



Tesis - RA142551

**KONSEP MANAJEMEN BATIK SOLO TRANS
SEBAGAI PENDUKUNG SEKTOR PARIWISATA
DI KOTA SURAKARTA**

Rizky Arif Nugroho

3215205004

Dosen Pembimbing

Dr. Ir. Eko Budi Santoso, Lic. Rer. Reg

Cahyono Susetyo ST, MSc, PhD

PROGRAM MAGISTER

BIDANG KEAHLIAN MANAJEMEN PEMBANGUNAN KOTA

JURUSAN ARSITEKTUR

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN

INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER

SURABAYA



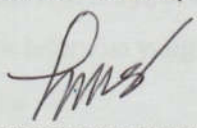
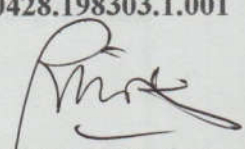
LEMBAR PENGESAHAN

Tesis disusun untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar
Magister Teknik (M.T)
di
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh :
RIZKY ARIF NUGROHO
• NRP. 3215205004

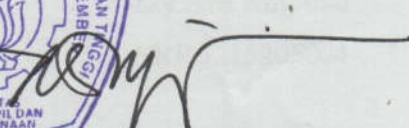
Tanggal Ujian : 20 Juni 2017
Periode Wisuda : September 2017

Disetujui oleh :

- 
.....
1. Dr. Ir. Eko Budi Santoso, Lic, Rer. Reg (Pembimbing I)
NIP. 19610726.198903.1.004
- 
.....
2. Cahyono Susetyo, S.T, M.Sc, Ph.D (Pembimbing II)
NIP. 19780108.200312.1.002
- 
.....
3. Dr-Ing. Ir. Haryo Sulistyarso (Penguji)
NIP. 19550428.198303.1.001
- 
.....
4. Dr. Ir. Rika Kisnarini, M.Sc (Penguji)
NIP. 19530717.198003.2.001



Dekan FTSP-ITS


Ir. Purwanita Setijanti, M.Sc, Ph.D
NIP. 19590427.198503.2.001

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

Saya, yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : Rizky Arif Nugroho

NRP : 3215205004

Program Studi : Magister (S2)

Jurusan : Arsitektur

Dengan ini saya menyatakan, bahwa isi sebagian maupun keseluruhan proposal tesis saya dengan judul :

Konsep Manajemen Batik Solo Trans Sebagai Pendukung Sektor Pariwisata di Kota Surakarta

adalah benar-benar hasil karya intelektual mandiri, diselesaikan tanpa menggunakan bahan-bahan yang tidak diijinkan dan bukan merupakan karya pihak lain yang saya akui sebagai karya sendiri.

Semua referensi yang dikutip maupun dirujuk telah ditulis secara lengkap pada daftar pustaka.

Apabila ternyata pernyataan ini tidak benar, saya bersedia menerima sanksi sesuai peraturan yang berlaku.

Surabaya, 28 Juli 2017

yang membuat pernyataan;



Rizky Arif Nugroho

NRP 3215205004

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

KONSEP MANAJEMEN BATIK SOLO TRANS SEBAGAI PENDUKUNG SEKTOR PARIWISATA DI KOTA SURAKARTA

Nama Mahasiswa : Rizky Arif Nugroho
NRP : 3215205004
Pembimbing : Dr. Ir. Eko Budi Santoso, Lic. Rer. Reg.
Cahyono Susetyo, ST, MT, Ph.D.

ABSTRAK

Pariwisata sangat erat kaitannya dengan sektor transportasi. Bagi pariwisata, sektor transportasi berfungsi sebagai penyedia akses menuju suatu tempat tujuan (World Tourism Organization, 2015). Menurut Moeis dan Fahmi (2012), hal ini berarti fungsi utama transportasi sangat erat kaitannya dengan aksesibilitas. Dengan kata lain, sektor transportasi memudahkan penggunanya mengunjungi daerah tertentu, misalnya objek wisata. Penelitian ini bertujuan untuk merumuskan konsep manajemen Batik Solo Trans sebagai pendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta.

Paradigma dalam penelitian ini adalah rasionalistik. Pendekatan penelitian yang digunakan dalam mengkaji dan merumuskan konsep manajemen transportasi umum sebagai pendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta adalah pendekatan secara deduktif. Metode digunakan dalam penelitian ini adalah metode ServQual. Hasil analisis diketahui jika karakteristik wisatawan yang berkunjung ke Kota Surakarta cukup beragam, kinerja Batik Solo Trans sudah baik dengan beberapa perbaikan, dan aksesibilitas terhadap objek daya tarik wisata di Kota Surakarta sudah terjangkau. Ketiga hasil tersebut akan digunakan dalam merumuskan konsep agar Batik Solo Trans dapat mendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta menggunakan triangulasi.

Konsep yang diperoleh yakni (1) disediakan informasi yang cukup mengenai Batik Solo Trans, (2) disediakan kursi prioritas bagi perempuan atau ladies priority section, (3) menggunakan armada yang berkapasitas penumpang cukup besar atau menambah jumlah unit armadanya, (4) penerapan Park and Ride, (5) Batik Solo Trans ditingkatkan kinerjanya menurut prioritas dari hasil perhitungan ServQual, (6) membentuk branding Batik Solo Trans untuk mendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta, (7) dilakukan penambahan trayek agar seluruh objek wisata di Kota Surakarta dapat dijangkau oleh Batik Solo Trans, dan (8) menggunakan metode Bus Priority untuk mengurangi kemacetan.

Kata Kunci : Aksesibilitas, Transportasi, Pariwisata, Konsep, Batik Solo Trans

CONCEPT OF BATIK SOLO TRANS MANAGEMENT TO SUPPORT TOURISM SECTOR IN SURAKARTA

By : Rizky Arif Nugroho
Student Identity Number : 3215205004
Supervisor : Dr. Ir. Eko Budi Santoso, Lic. Rer. Reg.
Cahyono Susetyo, ST, MT, Ph.D.

ABSTRACT

Tourism is closely related to transportation sector. For tourism, transportation sector provides access to destinations (World Tourism Organization, 2015). According to Moeis and Fahmi (2012), the main purpose of transportation is closely related to accessibility. In other word, the transportation sector could makes it easy for its user to visits certain area, for instance, tourism attractions. This study aims to formulate the concept of Solo Batik Trans management as a supporter of the tourism sector in the city of Surakarta.

The study uses rationalistic paradigm. The research approach used in reviewing and formulating the concept of public transportation management as a supporter of the tourism sector in the city of Surakarta is a deductive approach. The method used in this research is ServQual method. The analysis results are known if the characteristics of tourists visiting the city of Surakarta quite diverse, Solo Batik Trans performance has been good with some improvements, and accessibility to the object of tourist attraction in the city of Surakarta is affordable. The three results will be used in formulating the concept for Solo Batik Trans can support the tourism sector in Surakarta using triangulation.

The concept that was successfully formulated for instances provided enough information about Batik Solo Trans, provided ladies priority section, using a fleet with a large enough passenger capacity or increase the number of its fleet, the application of park and ride, Batik Solo Trans improved performance according to the priority of ServQual calculation results, Batik Solo Trans to support the tourism sector in Surakarta City, the addition of route for all tourist attraction in Surakarta, and use Bus Priority method to reduce congestion.

Keywords : Accessibility, Transportation, Tourism, Concept, Batik Solo Trans

KATA PENGANTAR



Dengan mengucapkan syukur Alhamdulillah, akhirnya penulis dapat menyelesaikan Tesis yang berjudul “*Manajemen Batik Solo Trans Sebagai Pendukung Sektor Pariwisata di Kota Surakarta*”. Tesis ini disusun untuk memperoleh gelar Magister Teknik (M.T.).

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan tugas akhir ini tidak lepas dari bantuan beberapa pihak. Untuk itu, penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada :

1. Dr. Ir. Eko Budi Santoso, Lic. Rer. Reg. selaku dosen pembimbing pertama tesis atas segala bimbingan, kritik, saran, motivasi, dan kesabaran dalam proses penyusunan tesis hingga selesai.
2. Cahyono Susetyo, ST, MT, Ph.D selaku dosen pembimbing kedua tesis atas segala bimbingan, kritik, saran, motivasi, dan kesabaran dalam proses penyusunan tesis hingga selesai.
3. Dr. Ir. Ima Dewi S., MIP selaku dosen pembimbing proposal tesis atas segala bimbingan, kritik, saran, motivasi, dan kesabaran dalam proses penyusunan proposal tesis hingga selesai.
4. Kedua orang tua, adik-adikku, dan keluarga besar yang selalu mendukung baik dalam kondisi suka maupun duka.
5. Abang, Wiwit, dan Fachrul atas bantuan teknis selama proses pengumpulan data. Antusias yang telah menjadi teman berjuang bersama dan senantiasa memberi logika serta pemikiran sehingga penulis tidak pernah patah arang. Yona, Ghaida, dan Annisa yang selalu memotivasi.
6. Teman-teman Pasca Arsitektur 2015 dan MPK 2015 atas keceriaan dan dukungannya selama ini.
7. Untuk Eyang Kakung atas wejangan dan nasehatnya.
8. Semua pihak yang telah membantu dan tidak bisa disebut satu persatu.

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN.....	iii
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TESIS	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
KATA PENGANTAR	ix
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xv
DAFTAR TABEL	xvii
DAFTAR PUSTAKA.....	xix
 BAB 1 PENDAHULUAN.....	 1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Perumusan Masalah	4
1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	4
1.3.1 Tujuan Penelitian	4
1.3.2 Manfaat Penelitian.....	5
1.4 Ruang Lingkup Penelitian	5
1.4.1 Ruang Lingkup Pembahasan	5
1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah.....	5
1.4.3 Ruang Lingkup Substansi.....	6
 BAB 2 KAJIAN PUSTAKA	 11
2.1 Sistem Transportasi.....	11
2.1.1 Pengertian Sistem Transportasi.....	11
2.1.2 Transportasi Umum.....	12
2.1.3 Kinerja Transportasi Umum	14
2.1.4 Trayek Angkutan Umum	18
2.1.5 Halte	18
2.1.6 Aksesibilitas.....	19
2.1.7 Preferensi Pemilihan Moda Transportasi	22
2.1.8 Batik Solo Trans.....	23

2.2	Pariwisata.....	23
2.2.1	Destinasi Wisata.....	23
2.2.2	Wisatawan.....	24
2.2.3	Bentuk Wisata.....	26
2.3	Penelitian Terdahulu	30
2.3.1	Peranan Transportasi Dalam Pariwisata	30
2.3.2	Pengembangan Sarana dan Prasarana untuk Mendukung Pariwisata Pantai yang Berkelanjutan	30
2.3.3	Model Layanan Transportasi Untuk Menarik Minat Wisatawan Berkunjung Ke Obyek Wisata Di Jawa Timur	31
2.3.4	Potensi Angkutan Umum Pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta.....	32
2.3.5	Posisi Transportasi Dalam Pariwisata	32
2.4	Konsep Manajemen Transportasi Umum Berbasis Bus.....	33
2.5	Sintesa Kajian Pustaka	35

BAB 3	METODOLOGI PENELITIAN	39
3.1	Pendekatan Penelitian.....	39
3.2	Jenis Penelitian.....	39
3.3	Teknik Pengumpulan Data	40
3.3.1	Data Primer	40
3.3.2	Data Sekunder	41
3.4	Populasi dan Sampel	41
3.5	Definisi Operasional Variabel	42
3.5.1	Karakteristik Wisatawan di Kota Surakarta.....	42
3.5.2	Kinerja Batik Solo Trans di Kota Surakarta	45
3.5.3	Aksesibilitas Batik Solo Trans Terhadap Objek Daya Tarik Wisata di Kota Surakarta	46
3.6	Validitas Data	49
3.7	Teknik Analisis Data.....	49
3.7.1	Karakteristik Wisatawan di Kota Surakarta.....	49
3.7.2	Kinerja Batik Solo Trans di Kota Surakarta	50
3.7.3	Aksesibilitas Batik Solo Trans Terhadap Objek Daya Tarik Wisata di Kota Surakarta	52

3.8	Konsep Manajemen Batik Solo Trans Sebagai Pendukung Pariwisata di Kota Surakarta	52
3.9	Tahapan Penelitian	53
BAB 4 HASIL DAN PEMBAHASAN		55
4.1	Transportasi Umum di Kota Surakarta	55
4.1.1	Sistem Transportasi di Kota Surakarta	55
4.1.2	Bus Rapid Transit (Batik Solo Trans)	56
4.1.3	Kebijakan Pengembangan Transportasi Lokal	61
4.2	Pariwisata di Kota Surakarta	62
4.2.1	Gambaran Umum Pariwisata di Kota Surakarta	62
4.2.2	Profil Objek Wisata di Kota Surakarta	63
4.2.3	Kebijakan Pengembangan Pariwisata Menurut RPJMD Kota Surakarta Tahun 2016-2021	73
4.3	Analisis Karakteristik Wisatawan di Kota Surakarta	73
4.3.1	Karakteristik Demografis	74
4.3.2	Karakteristik Fisiologis	77
4.3.3	Pola Perjalanan Wisata Wisatawan	79
4.3.4	Preferensi Pemilihan Moda Transportasi Oleh Wisatawan	81
4.3.5	Karakteristik Wisatawan di Kota Surakarta	83
4.4	Analisis Kinerja Batik Solo Trans di Kota Surakarta	84
4.4.1	Uji Validitas dan Reliabilitas Data	84
4.4.2	Bukti Langsung	86
4.4.3	Keandalan	90
4.4.4	Daya Tanggap	94
4.4.5	Jaminan	97
4.4.6	Empati	101
4.5	Analisis Aksesibilitas Batik Solo Trans Terhadap Objek Daya Tarik Wisata di Kota Surakarta	107
4.5.1	Destinasi Wisata Unggulan Menurut Wisatawan	107
4.5.2	Keterjangkauan Batik Solo Trans	108
4.5.3	Kemacetan Lalu Lintas	115
4.5.4	Aksesibilitas Batik Solo Trans Terhadap Objek Daya Tarik Wisata di Kota Surakarta	120

4.6	Konsep Manajemen Batik Solo Trans Sebagai Pendukung Sektor Pariwisata di Kota Surakarta	122
BAB 5	KESIMPULAN DAN SARAN	141
5.1	Kesimpulan	141
5.2	Saran	143

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 Armada Batik Solo Trans.....	58
Gambar 4.2 Taman Satwa Taru Jurug	64
Gambar 4.3 Taman Balekambang	64
Gambar 4.4 Keraton Kasunanan Surakarta	65
Gambar 4.5 Taman Sriwedari	66
Gambar 4.6 Monumen Pers Nasional	67
Gambar 4.7 Pasar Gedhe.....	67
Gambar 4.8 Pasar Klewer	68
Gambar 4.9 Pura Mangkunegaran	69
Gambar 4.10 Museum Radya Pustaka	69
Gambar 4.11 Hubungan Moda dan Alasannya (Analisis, 2017).....	82
Gambar 4.12 Diagram Kartesius Bukti Langsung.....	89
Gambar 4.13 Diagram Kartesius Keandalan.....	93
Gambar 4.14 Diagram Kartesius Daya Tanggap.....	96
Gambar 4.15 Diagram Kartesius Jaminan	100
Gambar 4.16 Diagram Kartesius Empati	103
Gambar 4.17 Halte Batik Solo Trans.....	108
Gambar 4.18 Peta Trayek Batik Solo Trans.....	127
Gambar 4.19 Ilustrasi Aplikasi GPS Batik Solo Trans Pada Ponsel	128
Gambar 4.20 Ilustrasi Penerapan GPS on Board.....	128
Gambar 4.21 Ilustrasi Ladies Section	129
Gambar 4.22 Ilustrasi Batik Solo Trans Kapasitas Besar	130
Gambar 4.23 Taman Parkir di Solo	131
Gambar 4.24 Ilustrasi Lampu Tanda Bahaya Pada Bus	132
Gambar 4.25 Ilustrasi Kamera Keamanan Dalam Bus	133
Gambar 4.26 Ilustrasi Jalus Khusus Bus.....	134
Gambar 4.27 Desain Batik Solo Trans Bertema Budaya.....	135
Gambar 4.28 Peta Trayek Yang Menjangkau Taman Balekambang	136
Gambar 4.29 Peta Trayek Yang Menjangkau Keraton Kasunanan Surakarta	136
Gambar 4.30 Ilustrasi Penerapan With Flow Bus Lane.....	137

Gambar 4.31 Ilustrasi Penerapan Contra Flow Bus Lane.....	138
Gambar 4.32 Hubungan Peningkatan Pelayanan BST Dengan Mendukung Sektor Pariwisata.....	139

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Sintesa Tinjauan Pustaka	35
Tabel 3.1 Definisi Operasional Demografis.....	42
Tabel 3.2 Definisi Operasional Lama Kunjungan	43
Tabel 3.3 Definisi Operasional Anggaran Wisatawan.....	44
Tabel 3.4 Definisi Operasional Bentuk Wisata	44
Tabel 3.5 Jenis Daya Tarik Wisata di Kota Surakarta	47
Tabel 3.6 Tingkatan Pelayanan Jalan	49
Tabel 4.1 Rute Trayek Batik Solo Trans.....	57
Tabel 4.2 Jenis Kelamin Wisatawan.....	74
Tabel 4.3 Usia Wisatawan.....	75
Tabel 4.4 Jenis Mata Pencaharian Wisatawan	75
Tabel 4.5 Tingkat Pendidikan Wisatawan	76
Tabel 4.6 Status Perkawinan Wisatawan	77
Tabel 4.7 Lama Kunjungan Wisatawan.....	77
Tabel 4.8 Alokasi Anggaran Wisata Wisatawan.....	78
Tabel 4.9 Jumlah Peserta Kegiatan Wisata	79
Tabel 4.10 Tujuan/Motif Perjalanan Wisata	80
Tabel 4.11 Penyelenggara Perjalanan Wisata	80
Tabel 4.12 Pemilihan Moda Transportasi dan Alasannya	81
Tabel 4.13 Uji Validitas	85
Tabel 4.14 Uji Reliabilitas	86
Tabel 4.15 Distribusi Persepsi Bukti Langsung	86
Tabel 4.16 Distribusi Kinerja Bukti langsung.....	87
Tabel 4.17 Rata-Rata Persepsi dan Kinerja Bukti Langsung	88
Tabel 4.18 Distribusi Persepsi Keandalan	90
Tabel 4.19 Distribusi Kinerja Keandalan.....	91
Tabel 4.20 Rata-Rata Persepsi dan Kinerja Keandalan	92
Tabel 4.21 Distribusi Persepsi Daya Tanggap	94
Tabel 4.22 Distribusi Kinerja Daya Tanggap.....	95
Tabel 4.23 Rata-Rata Persepsi dan Kinerja Daya Tanggap	95
Tabel 4.24 Distribusi Persepsi Jaminan	97
Tabel 4.25 Distribusi Kinerja Jaminan	98
Tabel 4.26 Rata-Rata Persepsi dan Kinerja Jaminan.....	99
Tabel 4.27 Distribusi Persepsi Empati.....	101
Tabel 4.28 Distribusi Kinerja Empati	102
Tabel 4.29 Rata-Rata Persepsi dan Kinerja Empati.....	102
Tabel 4.30 Rangkuman Diagram Kartesius	105
Tabel 4.31 Objek Wisata Unggulan.....	107
Tabel 4.32 Aksesibilitas Objek Wisata.....	111

Tabel 4.33 Kualitas Layanan Jalan	119
Tabel 4.34 Analisa Triangulasi Konsep Manajemen Batik Solo Trans Sebagai Pendukung Sektor Pariwisata.....	123

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pariwisata sangat erat kaitannya dengan sektor transportasi. Bagi pariwisata, sektor transportasi berfungsi sebagai penyedia akses menuju suatu tempat tujuan (World Tourism Organization, 2015). Aktivitas kepariwisataan banyak bergantung pada sektor transportasi dan telekomunikasi (Kabar Indonesia, 2008). Sektor transportasi yang berkembang berarti mendorong kemajuan sektor pariwisata atau sebaliknya, ekspansi dalam industri pariwisata akan menciptakan permintaan transportasi yang akan memenuhi kebutuhan wisatawan (Harun, 2008). Menurut Moeis dan Fahmi (2012), hal ini berarti fungsi utama transportasi sangat erat kaitannya dengan *accessibility*. Dengan kata lain, sektor transportasi memudahkan penggunaannya mengunjungi daerah tertentu, misalnya objek wisata.

Perkembangan sektor pariwisata di Indonesia saat ini mengalami peningkatan yang amat pesat sebagai hasil dari percepatan pembangunan infrastruktur transportasi, hal ini terlihat dari jumlah kedatangan wisatawan mancanegara mencapai angka 10 juta jiwa pada tahun 2015 (Yahya, 2016) dan Indeks Daya Saing Pariwisata Indonesia berhasil naik ke peringkat 50 dari 141 negara (World Economic Forum, 2015). Selain itu, Pemerintah Indonesia menetapkan target kunjungan wisata pada tahun 2019 mencapai 20 juta jiwa untuk kedatangan wisatawan mancanegara dan pergerakan 275 juta jiwa bagi wisatawan nusantara serta Indeks Daya Saing Pariwisata Indonesia menempati peringkat 30 (Yahya, 2016).

Negara dengan indeks daya saing pariwisata terbaik di Asia Tenggara adalah Singapura. Pencapaian itu diperoleh dengan mengandalkan sektor transportasi yang dimilikinya, khususnya transportasi darat (peringkat 2 dunia) (World Economic Forum, 2015). Hal ini didukung pula oleh hasil studi sebuah lembaga konsultan dari London, Credo (2014), yang menerangkan bahwa Singapura merupakan salah satu negara dengan transportasi umum paling efisien di dunia dengan memperhitungkan faktor waktu perjalanan, tarif, tingkat kepadatan penumpang, dan kemudahan. Di sisi lain, sektor transportasi yang tidak

terbangun bisa menjadi penghambat serius dalam mengembangkan potensi pariwisata. Pulau Raja Ampat di Provinsi Papua Barat, Indonesia memiliki potensi pariwisata yang cukup besar. Menurut Doubilet (2007), Raja Ampat memiliki keanekaragaman biota laut tertinggi di dunia. Namun, akses transportasi yang kurang memadai menghambat pengembangan potensi pariwisata di Raja Ampat. Tidak ada penerbangan langsung ke Raja Ampat merupakan salah satunya. Hal ini menyebabkan mahalnya biaya yang harus dikeluarkan untuk pergi ke sana (Noviani, 2012).

Berdasarkan RTRW Kota Surakarta tahun 2010-2030, Kota Surakarta diarahkan untuk pengembangan potensi Kota Surakarta sebagai Kota yang berbasis budaya yang didukung oleh sektor perdagangan, jasa, pariwisata, olah raga dan industri. Pada bulan Februari tahun 2016 sejumlah 617.489 wisatawan mengunjungi Kota Surakarta yang terbagi atas 613.034 wisatawan domestik dan 4.455 wisatawan mancanegara (Disbudpar Surakarta, 2016). Untuk menarik minat wisatawan, Pemerintah Kota Surakarta terus melakukan upaya melalui pengadaan *event-event* religi serta memperbanyak kerjasama dengan maskapai penerbangan (Surakarta Daily, 2016).

Bisnis kuliner merupakan salah satu sektor unggulan pariwisata di Kota Surakarta, hal ini dapat dilihat bahwa pada tahun 2015 terdapat 859 restoran atau terjadi peningkatan sebesar 250% dibandingkan tahun 2014 (Surakarta Daily, 2016). Selain sektor wisata kuliner, wisata budaya juga akan diangkat sebagai daya tarik Kota Surakarta. Pura Mangkunegaran dan Keraton Kasunanan Surakarta diperkirakan akan menjadi pemikat bagi turis dari Tiongkok. Untuk mewujudkan hal tersebut, Kota Surakarta serius membangun kerjasama sister city dengan pemerintah Kota Xi'an di Tiongkok. Peluang tersebut dapat digunakan untuk mendatangkan wisatawan mancanegara khususnya dari Tiongkok ke Kota Surakarta (Joglosemar, 2015).

Kota Surakarta tidak hanya memiliki potensi wisata yang cukup besar namun juga menghadapi masalah transportasi. Terjadi peningkatan kepadatan arus lalu-lintas yang cukup parah pada jam-jam tertentu. Hal ini merupakan akibat pertumbuhan kendaraan di Kota Surakarta sangat cepat. Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap (Samsat) Surakarta mencatat sekitar 470 ribu kendaraan

dengan plat AD. Selain itu pertumbuhan jumlah kendaraan yang mencapai 15% tidak sebanding dengan pertumbuhan jalan yang hanya 0,01% per tahun (Sudrajat, 2015). Menurut Kepala Sub Direktorat Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) Kemenhub, Ahmadi (2012), Kota Surakarta menghadapi masalah mobilitas kota yang cukup tinggi karena dilewati jalan perlintasan provinsi dan Kota Surakarta cukup tinggi menarik *commuter* yang berasal dari daerah sekitar. Hal ini menyebabkan peningkatan intensitas pergerakan di dalam kota yang berakibat kepada kemacetan, polusi, kecelakaan, kurangnya jalur sepeda dan pedestrian, serta sarana dan prasarana yang kurang. Pada saat liburan, kemacetan yang timbul semakin parah dengan banyaknya kendaraan dari luar kota yang masuk ke Kota Surakarta yang volumenya mencapai hingga 45% (Harian Jogja, 2013). Selain itu, berdasarkan perencanaan Grand Desain dari Transportasi Umum, Batik Solo Trans akan menjadi moda yang digunakan (Dishubkominfo Surakarta, 2015). Batik Solo Trans mulai beroperasi secara efektif mulai tahun 2010 dengan meluncurkan 15 armada dan 35 *shelter*. Pada tahun 2014, dibuka koridor trayek kedua dengan 16 armada dan sejumlah *shelter*, sehingga saat ini total *shelter* sudah mencapai 77 unit. Setiap armada Batik Solo Trans dilengkapi dengan fasilitas pendingin udara (AC) dan sistem keamanan yang memadai. Akan tetapi, tingkat pemanfaatan Batik Solo Trans (BST), belum maksimal. *Load factor* BST hanya mencapai 15% setiap harinya (Judiantono, 2015).

Pembangunan sektor pariwisata di Kota Surakarta belum memiliki integrasi yang baik antar sektor pariwisata dengan sektor transportasi (Suara Merdeka, 2006). Akibatnya, potensi wisata yang dimiliki Kota Surakarta tidak dapat dikembangkan secara maksimal akibat adanya permasalahan sektor transportasi. Menurut Badan Promosi Pariwisata Surakarta (2012), kemacetan yang timbul dapat menghambat laju aktivitas pariwisata di Kota Surakarta. Bahkan menurut penelitian yang dilakukan oleh Teteki (2010), menunjukkan bahwa kemacetan menghambat pengembangan potensi pariwisata di Kota Surakarta. Kondisi lalu lintas di sekitar Pasar Gede belum teratur dan ketersediaan lahan parkir yang minim menyebabkan terjadinya kemacetan. Kemacetan tersebut akan menghambat perjalanan wisata para pengunjung dan wisatawan sehingga wisatawan tidak merasa tenang dan nyaman ketika melakukan perjalanan wisata.

Selain itu, menurut Teteki (2010), lokasi Pasar Gede yang berada pada jalur lintasan transportasi umum merupakan salah satu faktor yang dapat mendukung Pasar Gede sebagai salah satu objek wisata karena kemudahan aksesibilitasnya. Salah satu upaya untuk mengurangi kemacetan yaitu dengan memanfaatkan sektor transportasi umum. Kota Surakarta sendiri memiliki program untuk mengatasi kemacetan, salah satunya adalah melalui penggunaan Batik Solo Trans sebagai moda transportasi umum bagi masyarakat (Solopos, 2014). Oleh karena itu upaya yang dapat dilakukan untuk mengembangkan potensi pariwisata di Kota Surakarta adalah dengan meningkatkan kinerja sektor transportasi umum khususnya Batik Solo Trans. Melalui dukungan Batik Solo Trans terhadap sektor pariwisata maka potensi pariwisata di Kota Surakarta dapat berkembang dengan maksimal.

1.2 Perumusan Masalah

Sektor pariwisata merupakan sektor yang sedang berkembang pesat di Surakarta. Pengembangan pariwisata tidak bisa dilepaskan dari hubungan antara sektor pariwisata dengan sektor transportasi. Kota Surakarta memiliki potensi wisata budaya dan kuliner namun dalam pelaksanaannya masih terkendala masalah kemacetan yang akan menghambat laju aktivitas pariwisata di Kota Surakarta. Pada bidang transportasi umum sendiri, Kota Surakarta telah memiliki Batik Solo Trans namun tingkat pemanfaatannya sendiri masih rendah.

Berdasarkan hal tersebut, maka pertanyaan penelitian adalah aspek-aspek apa saja yang perlu ditingkatkan oleh Batik Solo Trans untuk mendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta.

1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk merumuskan konsep manajemen Batik Solo Trans sebagai pendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta. Untuk mencapai tujuan penelitian ini maka sasarannya adalah :

- 1) Mengidentifikasi karakteristik wisatawan di Kota Surakarta.
- 2) Menganalisis kinerja Batik Solo Trans di Kota Surakarta.

- 3) Menganalisis aksesibilitas Batik Solo Trans terhadap objek daya tarik wisata di Kota Surakarta.
- 4) Merumuskan konsep manajemen Batik Solo Trans yang mendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta.

1.3.2 Manfaat Penelitian

Penelitian ini memberikan manfaat antara lain :

1) Manfaat Teoritis.

Dapat memberikan kontribusi dalam pengembangan keilmuan Manajemen Pembangunan Kota khususnya di bidang transportasi. Dapat menambah khasanah keilmuan mengenai dimensi sektor transportasi dalam mendukung sektor pariwisata.

2) Manfaat Praktik.

Dapat dijadikan acuan atau arahan bagi pemerintah dalam memaksimalkan pelayanan Batik Solo Trans sehingga dapat mendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta.

1.4 Ruang Lingkup Penelitian

1.4.1 Ruang Lingkup Pembahasan

Lingkup pembahasan dalam penelitian ini adalah hal-hal yang berkaitan dengan aspek transportasi umum bermotor yang ada di Kota Surakarta, yaitu Batik Solo Trans. Selain itu juga dibahas mengenai aspek pariwisata seperti preferensi dan karakteristik.

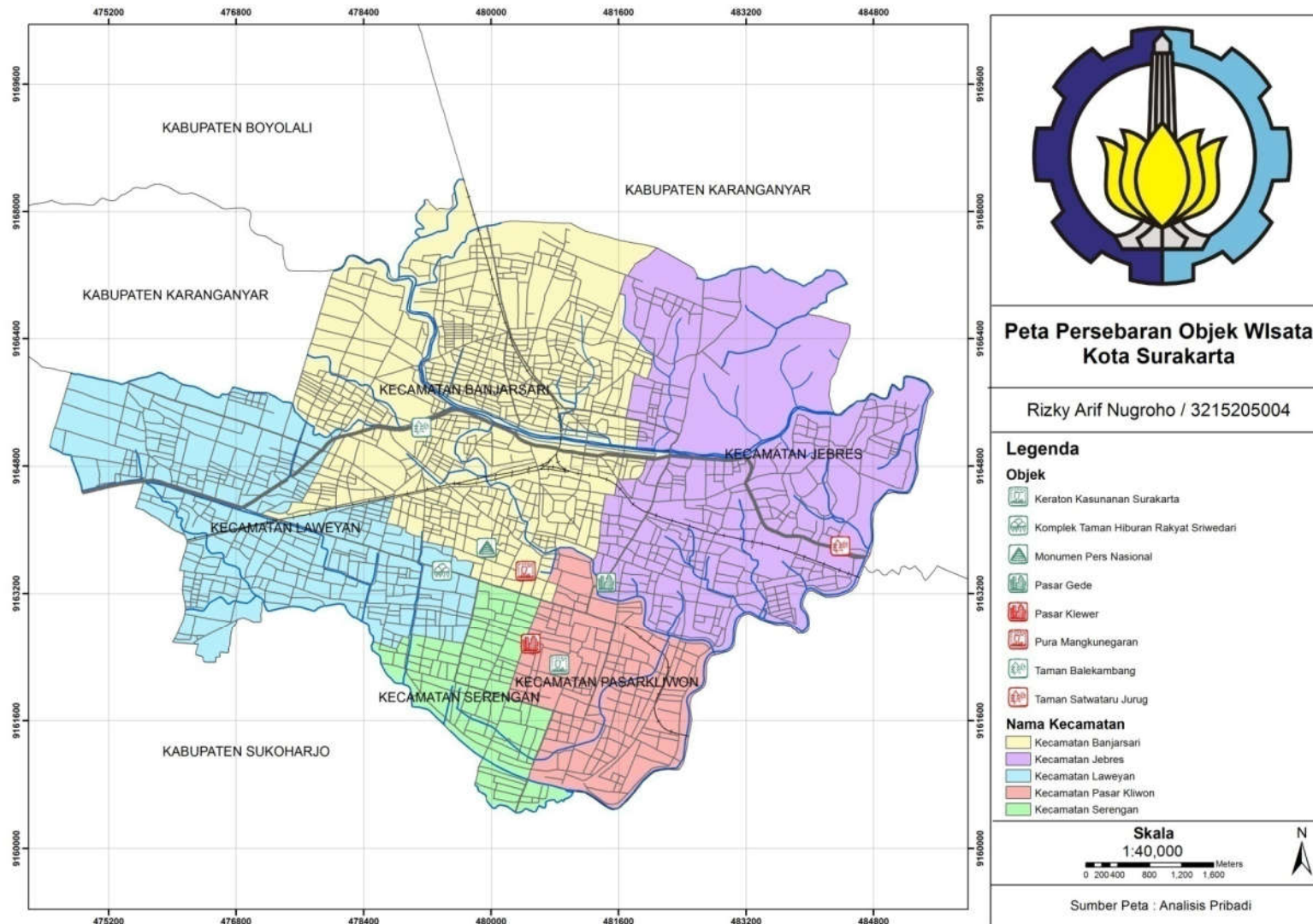
1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah dalam penelitian ini adalah di sepanjang koridor trayek Batik Solo Trans yang melewati objek wisata yang memiliki karakter budaya di Kota Surakarta yaitu Koridor 1 dan Koridor 2. Adapun batas administrasi wilayah Kota Surakarta adalah sebagai berikut:

Sebelah Utara	:	Kabupaten Karanganyar
Sebelah Timur	:	Kabupaten Sragen
Sebelah Selatan	:	Kabupaten Sukoharjo
Sebelah Barat	:	Kabupaten Boyolali

1.4.3 Ruang Lingkup Substansi

Ruang lingkup substansi dalam penelitian ini terkait dengan teori sistem transportasi dan teori pariwisata.



(Halaman ini sengaja dikosongkan)

Masalah Transportasi



Kemacetan

Perkembangan
Pariwisata Indonesia



Perkembangan
Pariwisata Surakarta

Masalah transportasi
menghambat
pengembangan sektor
pariwisata di Kota
Surakarta

Latar Belakang

Konsep manajemen Batik Solo Trans
sebagai pendukung sektor pariwisata di
Kota Surakarta

Rumusan Masalah

Mengidentifikasi
karakteristik
wisatawan di Kota
Surakarta

Menganalisis
kinerja Batik Solo
Trans di Kota
Surakarta

Menganalisis aksesibilitas Batik
Solo Trans terhadap objek daya
tarik wisata di Kota Surakarta

Analisis

Konsep Manajemen Batik Solo Trans Sebagai
Sektor Pendukung Sektor Pariwisata di Kota
Surakarta

Hasil Penelitian

Rekomendasi

Rekomendasi

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB 2

KAJIAN PUSTAKA

2.1 Sistem Transportasi

2.1.1 Pengertian Sistem Transportasi

Transportasi merupakan sebuah perpindahan manusia dengan tujuan tertentu dari sebuah tempat ke tempat lain. Perpindahan tersebut sangat tergantung pada sarana dan prasarana yang mendukung. Seperti pendapat Warpani (1990) yang mengatakan bahwa transportasi adalah sebuah proses pergerakan atau perpindahan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain untuk tujuan tertentu dan dalam prosesnya dapat menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan atau tanpa kendaraan. Namun Abbas (2004) dalam Setyaningsih (2014) berpendapat bahwa konsep transportasi pada dasarnya merupakan perjalanan (*trip*) antara asal (*origin*) dan tujuan (*destination*). Pada dasarnya kedua pendapat tersebut menguatkan pendapat sebelumnya mengenai pengertian transportasi. Baik Warpani maupun Abbas, keduanya menekankan pada proses perpindahan sebuah objek. Pendapat Warpani jika dibandingkan Abbas memang lebih lengkap karena juga menyangkut kepada sarana. Dengan demikian maka dalam penelitian ini, transportasi akan dibahas mengenai sarana yang ada di dalamnya.

Namun transportasi tidak akan berjalan dengan baik jika tidak ditunjang oleh prasarana yang baik. Menurut Manheim (1979) dalam Lewi (2015) terdapat tiga komponen utama dalam sistem transportasi ada tiga yaitu jalan dan terminal sebagai prasarana, kendaraan sebagai sarana, sistem pengelolaan atau manajemen. Ketiga hal tersebut saling terkait dan berintegrasi dalam memenuhi pelayanan transportasi yang berasal dari manusia dan barang yang berkegiatan dalam lingkup wilayah yang paling kecil sampai wilayah yang paling besar. Prasarana transportasi menurut Pandensolang (2015) salah satunya adalah terminal. Terminal sendiri artinya adalah sebuah tempat pemberhentian alat transportasi guna menurunkan atau menaikkan penumpang dan barang. Jika lebih dispesifikkan lagi maka halte

juga termasuk ke dalam terminal. Berdasarkan hal tersebut maka selain sarana transportasi, prasarana transportasi juga akan dibahas dalam penelitian ini.

Selain sarana dan prasarana, hal lain yang menjadi komponen sistem transportasi adalah manajemen atau sistem pengelolaan. Jika membicarakan mengenai manajemen sistem transportasi, tentu memiliki tujuan-tujuan dalam penyelenggaraannya. Seperti pendapat yang dikeluarkan oleh Murray *et al* (1998) tentang sistem transportasi yang merupakan dasar dimana pembangunan ekonomi terjadi dan sebagai sarana bagi masyarakat untuk berinteraksi. Sebuah sistem transportasi yang tidak efektif akan membatasi kesempatan ekonomi dan sosial masyarakat. Murray *et al* berpendapat bahwa ada tujuan ekonomi dalam sebuah sistem transportasi. Selain itu, sistem transportasi juga menjadi sarana bagi masyarakat dalam melakukan interaksi. Merujuk pada pendapat tersebut, maka konsep transportasi umum yang menjadi topik utama dalam penelitian ini juga harus memiliki tujuan, yaitu untuk mendukung pariwisata. Apalagi di dalam pariwisata terdapat kegiatan ekonomi juga interaksi sosial masyarakat.

Berdasarkan pembahasan diatas, disimpulkan jika perjalanan adalah pergerakan orang dan barang antara dua tempat kegiatan yang terpisah untuk melakukan kegiatan perorangan atau kelompok dalam masyarakat. Perjalanan dilakukan melalui suatu lintasan tertentu yang menghubungkan asal dan tujuan, serta menggunakan kendaraan atau alat angkut dengan kecepatan tertentu. Sedangkan sistem transportasi adalah bentuk keterkaitan dan keterikatan dari berbagai unsur dasar transportasi dalam satu kegiatan pemindahan penumpang atau barang, yang bertujuan untuk mengatur dan mengkoordinasikan pergerakan penumpang dan barang tersebut hingga memberikan optimalisasi pada proses pergerakannya. Oleh karena itu, konsep manajemen transportasi umum yang mendukung sektor pariwisata menjadi tujuan akhir dalam penelitian ini.

2.1.2 Transportasi Umum

Transportasi umum adalah sarana yang dibutuhkan untuk mendukung aktivitas dan mobilitas sebagian besar masyarakat kota, bagaimanapun majunya suatu perkotaan akan tetap membutuhkan suatu

angkutan umum. Transportasi umum bertujuan untuk menyelenggarakan pelayanan angkutan yang aman, cepat, murah, dan nyaman bagi masyarakat dan karena bersifat massal, maka diperlukan adanya kesamaan diantara para penumpang berkenaan dengan asal dan tujuan. Sebuah transportasi umum dikatakan memiliki pelayanan yang baik jika tercipta keseimbangan antara *supply* dan *demand* (Warpani, 1990). Ditambahkan pula oleh Vuchic (2002), transportasi umum merupakan sistem transportasi yang tersedia bagi siapapun untuk digunakan dengan ketentuan membayar sejumlah biaya. Disini dijelaskan bahwa siapapun dapat menggunakan transportasi umum atau dengan kata lain transportasi umum tersedia bagi siapapun. Namun dalam menggunakan transportasi umum terdapat syarat yang harus dipenuhi, salah satunya adalah membayar sejumlah biaya tertentu. Selain itu, moda transportasi yang digunakan biasanya memiliki jadwal dan rute yang tetap. Banyak manfaat maupun peranan yang berkaitan dengan transportasi umum. Menurut Badami dan Haider (2007), transportasi umum memiliki peranan penting untuk melayani pergerakan bagi orang-orang yang kurang mampu untuk mengakses kendaraan pribadi. Selain itu, penggunaan transportasi publik dapat membantu mengurangi jumlah kendaraan bermotor di jalan sehingga tingkat pencemaran udara dapat diturunkan.

Transportasi umum dalam pengoperasiannya menggunakan jalur khusus yang disebut trayek. Hal ini sesuai dengan Kepmenhub Nomor 35 Tahun 2003 yang berisi trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil penumpang, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal. Jika ditinjau berdasarkan trayek dan pelayanannya maka ada sejumlah jenis angkutan umum. Menurut Warpani (1990) angkutan umum dapat dibedakan menjadi enam jenis, yaitu angkutan kota yang merupakan angkutan dengan kendaraan bermotor umum yang melayani trayek dalam kota. Kemudian angkutan dengan kendaraan bermotor umum yang pelayanannya melampaui batas kota dan bersifat ulang-alik (komuter) yang disebut angkutan perkotaan. Lalu angkutan umum kota dimana angkutan umum tersebut melayani trayek antar kota dalam satu provinsi atau antar

provinsi. Angkutan pariwisata yaitu angkutan dengan kendaraan bermotor yang dipergunakan khusus untuk mengangkut wisatawan dari dan ke suatu daerah tujuan/objek wisata. Angkutan sewaan yang berarti angkutan dengan kendaraan bermotor umum yang dipergunakan oleh masyarakat dengan cara sewa melalui perjanjian antara pengguna dan pemilik kendaraan. Terakhir angkutan barang yang berarti angkutan dengan kendaraan bermotor umum yang melayani kegiatan pengangkutan barang.

Berdasarkan kajian tersebut, maka pelayanan transportasi yang baik dapat tercipta jika terjadi keseimbangan antara *supply* dan *demand*. Transportasi umum pada dasarnya merupakan sistem transportasi yang dapat digunakan siapapun dengan biaya tertentu sebagai solusi pergerakan bagi orang-orang yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Dalam penelitian ini maka pengguna yang dituju adalah para wisatawan. Keberadaan transportasi umum dapat membantu wisatawan sebagai moda pergerakan mereka menuju objek wisata yang dituju. Selain itu, transportasi umum juga merupakan dasar pembangunan ekonomi serta memungkinkan masyarakat dapat berinteraksi. Maka dalam penelitian ini, jenis transportasi yang akan dibahas untuk mendukung pariwisata di Kota Surakarta adalah transportasi umum karena tujuan penelitian ini adalah untuk merumuskan konsep manajemen transportasi umum yang mendukung potensi pariwisata di Kota Surakarta.

2.1.3 Kinerja Transportasi Umum

Dalam mendorong pemakaian transportasi umum sudah tentu harus ditunjang dengan kinerja yang baik. Menurut Warpani (1990) dan Dirjen Perhubungan Darat (2002) dalam Setyaningsih (2014), kinerja transportasi umum adalah hasil kerja dari transportasi umum yang berjalan selama ini untuk melayani segala kegiatan masyarakat dalam bepergian maupun beraktivitas. Kinerja dalam transportasi umum dapat diukur menggunakan beberapa komponen. Fu dan Xin (2007) dalam studinya mengukur kinerja transportasi melalui beberapa komponen seperti frekuensi pelayanan, jam pelayanan, jangkauan rute, serta waktu perjalanan.

Dalam rangka melayani kebutuhan banyak orang, maka transportasi umum harus memiliki standar pelayanan yang maksimal. Warpani (1990) dan

Dirjen Perhubungan Darat (2002) mengukur kinerja transportasi umum berdasarkan aspek keamanan, kenyamanan, kecepatan, tarif, dan keandalan.

Pertama, aspek keamanan. Warpani dan Dirjen Perhubungan Darat memiliki kriteria yang berbeda mengenai aspek keamanan. Warpani menilai bahwa keamanan berarti penumpang harus terhindar dari kecelakaan dan benturan, serta bebas dari kejahatan. Namun Dirjen Perhubungan Darat lebih menekankan pada ketersediaan tempat penyimpanan bagasi dimana hal tersebut merupakan sistem tertutup yang tidak mudah diakses pihak lain yang bukan penumpang. Selain itu, penumpang harus naik dan turun hanya pada halte dan terminal yang telah ditetapkan. Perbedaan tersebut dapat dikombinasikan sehingga kriteria yang diukur dalam aspek keamanan ini dapat lebih lengkap. Dilengkapi oleh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 10 Tahun 2012 menjelaskan bahwa keamanan di dalam moda juga meliputi adanya identitas kendaraan, tanda pengenal bagi pengemudi, memiliki lampu isyarat tanda bahaya, memiliki penerangan yang cukup, ada petugas keamanan, serta penggunaan kaca film yang sesuai ketentuan berlaku. Selain itu, halte juga harus memiliki standar keamanan tertentu. Standar tersebut antara lain adanya penerangan, adanya petugas keamanan, dan adanya informasi jika terjadi gangguan keamanan.

Kedua, aspek kenyamanan. Pada aspek ini, baik Warpani maupun Dirjen Perhubungan Darat menerangkan bahwa kenyamanan berarti berkaitan dengan ketersediaan tempat duduk, perlindungan dari cuaca, serta memiliki sirkulasi yang baik. Dilengkapi oleh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 10 Tahun 2012, kenyamanan juga dapat diukur dari adanya lampu penerangan, kapasitas angkut moda yang cukup, adanya fasilitas kebersihan, serta luas lantai yang cukup untuk berdiri penumpang. Selain itu, halte juga harus memiliki standar kenyamanan tertentu. Standar tersebut antara lain adalah adanya penerangan, terdapat sirkulasi udara yang baik, tersedianya fasilitas kesehatan, luas lantai yang cukup bagi orang di dalamnya, dan kemudahan bagi pengguna untuk naik/turun moda.

Ketiga, aspek kecepatan. Warpani dan Dirjen Perhubungan Darat memiliki pandangan yang sama dalam menilai. Baik menurut Warpani

maupun Dirjen Perhubungan Darat, kecepatan yang ideal adalah waktu di dalam kendaraan singkat, dengan kecepatan ideal 10-12 km/jam untuk kepadatan tinggi dan 25 km/jam untuk kepadatan rendah. Selain itu, menurut Morlok (1978), kecepatan moda juga dipengaruhi oleh waktu gerak dan waktu henti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang ataupun mengisi bahan bakar. Ditambahkan oleh Lewi (2015), faktor-faktor yang mempengaruhi kecepatan rata-rata kendaraan antara lain adalah jarak pemberhentian angkutan umum, jumlah penumpang per perjalanan, waktu naik dan turun rata-rata per penumpang, keadaan jalan, perilaku pengemudi, banyaknya tahanan dan kemacetan lalu lintas.

Keempat, aspek tarif. Penilaian terhadap aspek tarif didasarkan kepada biaya operasional yang dikeluarkan transportasi umum. Warpani menambahkan bahwa tarif dihitung dengan satuan per penumpang-km. Menurut Salim (1994) dalam Palupi (2014), menjelaskan bahwa tarif angkutan dalam suatu daftar yang memuat harga-harga untuk pemakai jasa angkutan yang disusun secara teratur dan dihitung menurut kemampuan angkutan. Tarif profesional adalah tarif angkutan dimana terdapat perbedaan tarif menurut jarak, berat muatan, kecepatan atau sifat dari muatan yang diangkut. Dari tarif yang ditawarkan akan diperoleh suatu harga yang disepakati, hal itu apabila telah mencapai suatu keseimbangan terutama dari segi biaya angkutan, sehingga pada jumlah permintaan dan penawaran tidak terjadi fluktuasi dan kesenjangan yang terlalu besar. Selain itu tarif yang disepakati merupakan tarif yang layak dan sesuai dengan kondisi masyarakat saat ini.

Terakhir, aspek keandalan. Kriteria yang dilihat adalah waktu tunggu dan waktu pelayanan. Waktu tunggu yang ideal menurut Dirjen Perhubungan Darat adalah 6 kendaraan/ jam dan waktu tunggu rata-rata 5-10 menit, maksimum 20 menit. Dilengkapi oleh Warpani bahwa transportasi umum harus dapat melayani penumpang sewaktu-waktu dan ketepatan jadwal dari berangkat sampai tempat tujuan. Dilengkapi oleh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 10 Tahun 2012, faktor keteraturan juga dapat dijadikan kriteria dalam mengukur keandalan. Keteraturan terdiri atas waktu tunggu,

kecepatan perjalanan, waktu berhenti di halte, informasi pelayanan, informasi waktu kedatangan mobil bus, akses keluar masuk halte, informasi halte yang akan dilewati, ketepatan dan kepastian jadwal kedatangan dan keberangkatan mobil bus, informasi gangguan perjalanan mobil bus, sistem pembayaran.

Sebagai tambahan, Schofield dan Thompson (2007) mengukur kinerja transportasi umum berdasarkan dimensi kemudahan dan efisiensi serta keamanan. Secara umum kemudahan berarti bagaimana transportasi umum mudah digunakan oleh siapa saja dengan dukungan-dukungan informasi maupun sumber daya manusia yang mendukung. Kemudian efisiensi dan keamanan memiliki kemiripan dengan pendapat Warpani maupun Dirjen Perhubungan Darat sebagaimana penjelasan sebelumnya. Kemudian faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja transportasi umum juga dibahas secara lengkap dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan.

Berdasarkan pembahasan diatas, maka untuk kinerja transportasi umum dapat dijabarkan berikut yaitu keamanan yang yang dapat dilihat dari kebebasan akan kejahatan, bus hanya berhenti pada halte yang telah ditetapkan, memiliki tempat untuk barang atau bagasi, dan lain sebagainya. Kemudian kenyamanan dapat dilihat dari ketersediaan tempat duduk, terlindung dari cuaca, memiliki sirkulasi udara yang baik, dan lain sebagainya. Untuk kecepatan, maka dapat diukur dari kecepatan bus saat lalu lintas padat, lalu lintas sedang, dan lain sebagainya. Sedangkan tarif dapat diukur dari perhitungan tarif angkutan umum berdasarkan pada biaya operasi kendaraan tersebut. Terakhir, keandalan yang dapat diukur dari frekuensi ideal 6 kendaraan/ jam, waktu tunggu rata-rata 5-10 menit, maksimum 20 menit, dan lain sebagainya.

Indikator penelitian yang dapat ditarik dari aspek kinerja transportasi umum adalah keamanan moda transportasi umum bagi wisatawan, kenyamanan moda transportasi umum bagi wisatawan, kecepatan moda transportasi umum menuju daerah tujuannya, kesesuaian tarif bagi kemampuan wisatawan dalam membayar, dan tingkat keandalan moda transportasi umum dalam melayani wisatawan.

2.1.4 Trayek Angkutan Umum

Menurut Kepmenhub Nomor 35 Tahun 2003, trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil penumpang, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal. Suatu trayek pada dasarnya mempunyai kondisi pelayanan yang berbeda-beda, sesuai dengan kondisi geometrik, kondisi operasional dan waktu pelayanan yang diberikannya. Suatu trayek dikatakan mempunyai kondisi pelayanan yang baik apabila penumpang merasa bahwa tingkat kemudahan untuk menggunakan trayek yang bersangkutan cukup memadai. Tetapi untuk mendapatkan suatu trayek yang baik, diperlukan suatu kriteria dan standar.

Menurut standar yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan (2009), dalam mengoperasikan angkutan umum, persyaratan terkait dengan jarak pelayanan angkutan yaitu 300-500 meter pada pusat kota dan 500-1000 meter pada pinggiran kota. Daerah pelayanan trayek dapat didefinisikan sebagai daerah dimana seluruh warganya dapat menggunakan atau memanfaatkan trayek yang bersangkutan untuk kebutuhan mobilitasnya. Daerah tersebut juga dapat dikatakan sebagai daerah dimana trayek tersebut dapat menjangkau objek tujuan penggunaannya atau dengan kata lain trayek tersebut melewati objek daya tarik wisata yang dituju wisatawan. Dengan definisi tersebut, maka daerah pelayanan suatu trayek harus melewati objek wisata yang menjadi tujuan wisatawan. Indikator penelitian yang dapat ditarik adalah aksesibilitas wisatawan terhadap objek daya tarik wisata dihitung dari jangkauan daerah pelayanan trayek terhadap objek daya tarik wisata.

2.1.5 Halte

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 271/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Perekayasanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum, halte adalah tempat perhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan. Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 271/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Perekayasanaan Tempat

Perhentian Kendaraan Penumpang Umum (1996) halte harus ditempatkan dengan kondisi berada di sepanjang rute angkutan umum/bus, terletak pada jalur pejalan (kaki) dan dekat dengan fasilitas pejalan (kaki), diarahkan dekat dengan pusat kegiatan atau pemukiman, dilengkapi dengan rambu petunjuk, tidak mengganggu kelancaran arus lalu-lintas.

Acuan yang dapat digunakan dalam menentukan jarak antar halte adalah Pedoman Teknis Perekayasaaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum (1996). Dalam pedoman tersebut diatur bahwa untuk daerah dengan pusat kegiatan yang sangat padat seperti pasar atau pertokoan, maka jarak setiap halte adalah 200-300 meter. Sedangkan jarak yang diatur untuk daerah padat seperti perkantoran, sekolah, dan jasa adalah 300-400 meter. Hal ini berlaku pula untuk daerah permukiman. Untuk daerah campuran padat, jarak antar halte diatur sejauh 300-500 meter dan 500-1000 meter bagi daerah campuran jarang.

Berdasarkan pembahasan diatas, jarak antar halte mempengaruhi jarak halte dengan tempat tujuan atau akomodasi penginapan bagi wisatawan. Dengan jarak antar halte yang semakin rapat, maka memudahkan wisatawan untuk mencapai tempat tujuannya sedekat mungkin dari halte dimana ia turun. Jika jarak antar halte terlalu lebar, maka semakin jauh pula jarak yang harus ditempuh wisatawan dalam mencapai lokasi tujuannya. Dengan demikian maka indikator penelitian yang dapat ditarik adalah aksesibilitas wisatawan terhadap objek daya tarik wisata dihitung dari moda transportasi umum yang digunakan. Dalam hal ini dihitung dari halte sebagai tempat pemberhentian moda transportasi umum.

2.1.6 Aksesibilitas

Tamin (2000) menjelaskan bahwa ketika arus lalu lintas mencapai kapasitasnya, maka kemacetan akan terjadi. Kemacetan akan semakin meningkat saat arus yang begitu besar sehingga kendaraan tersebut akan sangat berdekatan antara satu dengan lainnya. Kemudian kemacetan total akan terjadi jika kendaraan harus berhenti atau melambat. Menurut Sinulingga (1999), kelancaran arus lalu lintas sangat bergantung pada kapasitas jalan sendiri. Ketika banyaknya kendaraan bergerak namun

kapasitas jalan tidak dapat menampung maka lalu lintas akan terhambat dan mengalir sesuai jaringan jalan maksimum. Kemacetan lalu lintas mengakibatkan terhambatnya pergerakan arus lalu lintas, dengan kata lain aksesibilitas ke suatu tempat dapat terganggu jika terjadi kemacetan lalu lintas ketika menuju ke sana.

Black (1981) dalam Dewi (2014) menerangkan bahwa aksesibilitas merupakan sebuah ukuran mengenai kenyamanan atau kemudahan interaksi tata guna lahan antara satu dengan lainnya, serta mudah atau sulitnya sebuah tempat diakses menggunakan moda transportasi. Sedangkan Magribi (1999) dalam Dewi (2014) berpendapat jika aksesibilitas adalah ukuran kemudahan yang mencakup waktu, biaya, dan usaha dalam melakukan perpindahan antara tempat atau kawasan dalam suatu wilayah dari sebuah sistem.

Menurut Tamin (2000) ukuran aksesibilitas dapat dinyatakan dalam jarak, waktu tempuh, tata guna lahan, dan biaya perjalanan. Suatu tempat dikatakan memiliki aksesibilitas tinggi jika jarak tempat tersebut berdekatan dengan tempat lain. Aksesibilitas rendah adalah jika jarak tempat tersebut berjauhan dengan tempat lainnya. Namun kenyataannya, jarak yang jauh sebenarnya dapat ditingkatkan aksesibilitasnya dengan penyediaan sistem jaringan transportasi yang baik. Oleh karena itu, jarak dirasa sudah tidak sesuai lagi dalam mengukur aksesibilitas sebuah tempat. Waktu tempuh dianggap lebih baik dalam mengukur tingkat aksesibilitas sebuah tempat. Waktu tempuh yang pendek dianggap merupakan indikator aksesibilitas tinggi, sebaliknya waktu tempuh yang panjang dianggap merupakan indikator aksesibilitas yang rendah.

Selain kedua hal tersebut, aksesibilitas juga dapat dilihat dari jenis tata guna. Jika dilihat dari sisi jaringan transportasi maka kualitas layanan suatu daerah mungkin lebih baik jika dibandingkan daerah lain baik dari segi kualitas maupun kuantitas. Ukuran yang terakhir dalam mengukur tingkat adalah biaya perjalanan. Pelayanan sistem transportasi yang baik tidak ada artinya jika tidak terjangkau. Oleh karena itu dapat dikatakan jika sistem transportasi yang terjangkau turut mengindikasikan aksesibilitas tinggi, begitu

pula sebaliknya. Peningkatan aksesibilitas harus dapat menjamin setiap orang mampu membayar biaya transportasinya.

Menurut Miro (2009) dalam Nugroho (2013) terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi tingkat aksesibilitas. Waktu tempuh merupakan faktor pertama yang mempengaruhi tingkat aksesibilitas. Faktor ini sangat dipengaruhi oleh ketersediaan sarana dan prasarana transportasi yang diandalkan. Kemudian adalah faktor biaya atau ongkos perjalanan. Biaya atau ongkos perjalanan turut mempengaruhi tingkat aksesibilitas karena jika biaya tidak terjangkau maka orang akan enggan melakukan perjalanan. Faktor yang ketiga adalah intensitas tata guna lahan. Padatnya kegiatan dalam sebuah petak kawasan akan mempengaruhi jarak setiap kegiatan dan secara tidak langsung ikut mempengaruhi aksesibilitas. Terakhir adalah faktor pendapatan. Orang-orang akan mudah melakukan perjalanan jika didukung oleh kemampuan ekonomi yang mapan.

Berdasarkan penjelasan diatas, maka aksesibilitas berarti kemudahan dalam mencapai suatu tempat dari tempat lainnya. Baik Black (1981) maupun Magribi (1999) memberikan pandangan yang sama mengenai hal tersebut. Hanya saja Magribi (1999) menambahkan mengenai cakupan kemudahan diukur dari beberapa aspek seperti waktu tempuh, biaya, maupun usaha memperoleh moda transportasi. Dalam penelitian ini, maka yang dimaksud aksesibilitas adalah kemudahan wisatawan dalam mencapai objek daya tarik wisata yang ada di Kota Surakarta.

Faktor-faktor yang diukur untuk mengetahui tingkat aksesibilitas menurut Tamin (1997) adalah jarak, waktu tempuh, biaya, dan tata guna lahan. Sedangkan Miro (2009) menjelaskan bahwa faktor-faktor dalam mengukur kemudahan aksesibilitas adalah waktu, biaya, tata guna lahan, dan pendapatan masyarakat. Perbedaan ini terlihat bahwa Miro (2009) tidak memperhitungkan jarak karena dalam perkembangannya, jarak dirasa tidak sesuai dalam mengukur aksesibilitas. Namun faktor kemacetan lalu lintas seperti yang diutarakan Tamin (2000) juga perlu dipertimbangkan dalam mengukur aksesibilitas ke suatu tempat karena kemacetan akan menghambat pergerakan lalu lintas. Dalam penelitian ini, maka faktor tersebut akan terlihat

dalam variabel untuk mengukur aksesibilitas seperti memetakan lokasi mana saja yang rawan timbul kemacetan yang dapat menghambat pergerakan lalu lintas.

2.1.7 Preferensi Pemilihan Moda Transportasi

Preferensi memiliki arti prioritas, pilihan, kecenderungan dalam memilih atau kesukaan terhadap sesuatu berdasarkan kepada Kamus Besar Bahasa Indonesia. Dalam hal ini berarti preferensi berkaitan dengan rasa kesukaan, pilihan atau suatu hal yang disukai konsumen. Pilihan tersebut merupakan serangkaian pilihan yang didefinisikan dan dibatasi oleh batasan atau kendala anggaran (Case dan Fair, 2007 dalam Dewantoro, 2015). Keputusan untuk memilih suatu hal yang menurut mereka lebih disukai dari yang lain biasanya antara satu orang dengan orang lain tidak sama (Porteus, 1977 dalam Nurzulkhrufa, 2014). Berdasarkan penjelasan di atas, maka dapat disimpulkan jika preferensi merupakan suatu pilihan yang diputuskan oleh konsumen terhadap sesuatu hal. Pilihan tersebut biasanya berbeda antara satu orang dengan lainnya karena setiap orang memiliki kendala atau batasan yang berbeda pula. Dalam penelitian ini, preferensi yang dimaksud adalah preferensi dari wisatawan sebagai pengguna transportasi umum.

Dalam memilih moda transportasi, banyak faktor yang mempengaruhi pemilihannya. Namun kebanyakan memilih berdasarkan faktor biaya karena semakin mahal biaya yang dikeluarkan maka akan semakin mengurangi pendapatan mereka. Menurut Arofah *et al* (2012), hal yang dipertimbangkan dalam memilih moda transportasi adalah biaya yang akan dikeluarkan, jarak yang ditempuh, kepemilikan kendaraan, dan faktor kesukaan karena pengelaju lebih menyukai alat transportasi tersebut. Ditambahkan oleh Bruton (1975) dalam Trianisari *et al* (2014), memilih moda angkutan di daerah perkotaan bukanlah proses acak, melainkan dipengaruhi oleh faktor kecepatan, jarak perjalanan, kenyamanan, kesenangan, biaya keandalan, ketersediaan moda, ukuran kota, serta usia, komposisi, dan status sosial-ekonomi pelaku perjalanan. Semua faktor tersebut dapat berdiri sendiri maupun saling bergabung. Menurut penelitian yang telah dilakukan oleh Trianisari *et al* (2014), diperoleh bahwa alasan

pemilihan moda transportasi terdiri dari bebas macet, bebas polusi, bebas biaya, hemat biaya, hemat tenaga, jalur bebas hambatan, jarak dekat, nyaman, optimal waktu, adanya perbaikan angkutan umum, sehat, dan tidak ada masalah parkir. Maka dalam penelitian ini perlu diketahui alasan wisatawan dalam memilih moda transportasi tertentu dalam beraktifitas di Kota Surakarta.

2.1.8 Batik Solo Trans

Batik Solo Trans merupakan angkutan bus perkotaan di Kota Surakarta yang disediakan dalam melayani permintaan transportasi di dalam Kota Surakarta. Meskipun begitu, terdapat beberapa rute yang melayani daerah perbatasan antara Kota Surakarta dengan kabupaten di sekitarnya. Pada saat ini terdapat dua koridor yang dilayani oleh Batik Solo Trans dan dijalankan oleh DAMRI dan PT. Bengawan Solo Trans.

Pengadaan Batik Solo Trans koridor 1 dioperasikan mulai tahun 2009 hingga saat ini. Moda ini dilengkapi berbagai fasilitas agar penumpangnya dapat merasa nyaman seperti fasilitas pendingin dan sistem keamanan yang memadai. Trayek koridor 1 ini melewati Stasiun Purwosari dan Bandara Adi Soemarmo. Sedangkan koridor 2 mulai dioperasikan pada tahun 2014 dari Terminal Palur hingga Terminal Kertasura. Koridor 1 memiliki panjang 22 km dan koridor 2 memiliki panjang 19 km.

Dalam penelitian ini, yang dimaksud dengan transportasi umum adalah Batik Solo Trans. Batik Solo Trans merupakan angkutan bus perkotaan yang beroperasi di Kota Surakarta.

2.2 Pariwisata

2.2.1 Destinasi Wisata

Menurut Blank (1975) dalam Tondobala (2012) destinasi wisata memiliki beberapa pengertian yaitu sesuatu yang sudah dikenal atau mudah dikenalkan pada pengunjung; suatu industri pariwisata yang derajatnya terukur untuk mendapatkan perlakuan sebagai sebuah faktor ekonomi lokal; hubungan batas geografi dan kepariwisataan yang berkaitan dengan keistimewaannya; dan kesatuan politis. Setiap destinasi wisata memiliki

produknya sendiri untuk ditawarkan. Produk pariwisata tersebut antara lain adalah daya tarik wisata termasuk citra yang dibayangkan wisatawan, fasilitas akomodasi, serta kemudahan mencapai tujuan.

Daya tarik wisata menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 10 tahun 2009 adalah daya tarik wisata dijelaskan sebagai segala sesuatu yang memiliki keunikan, kemudahan, dan nilai yang berupa keanekaragaman kekayaan alam, budaya, dan hasil buatan manusia yang menjadi sasaran atau kunjungan wisatawan. Daya tarik wisata dapat dibagi menjadi dua hal menurut Undang-Undang Nomor 9 tahun 1990 tentang Kepariwisata. Yang pertama adalah objek dan daya tarik wisata ciptaan Tuhan Yang Maha Esa, yang berwujud keadaan alam, serta flora dan fauna. Kedua adalah objek dan daya tarik wisata hasil karya manusia yang berwujud museum, peninggalan purbakala, peninggalan sejarah, seni budaya, wisata agro, wisata tirta, wisata buru, wisata petualangan alam, taman rekreasi, dan tempat hiburan.

Berdasarkan penjelasan diatas, maka destinasi wisata merupakan tempat tujuan bagi wisatawan yang memiliki keunikan dan produk wisata yang ditawarkan. Dalam hal ini dapat berupa citra kawasan, akomodasi, maupun kemudahan dalam mencapai tujuan. Pada penelitian ini, destinasi wisata yang ada di Kota Surakarta akan dikerucutkan lagi menjadi destinasi wisata paling favorit menurut pendapat wisatawan itu sendiri.

2.2.2 Wisatawan

Menurut Holloway dalam Kusbiyantoro (2008), wisatawan adalah seseorang yang mengadakan perjalanan untuk melihat sesuatu yang lain dan kemudian ia menyatakan keluhan apabila membayar sesuatu yang tidak sesuai. Hal tersebut menggambarkan bahwa wisatawan selain datang untuk mengunjungi objek, namun juga membutuhkan pelayanan untuk memperoleh apa yang mereka inginkan. Wisatawan juga dapat diartikan sebagai semua orang yang memenuhi syarat yaitu (1) bahwa mereka meninggalkan rumah kediaman mereka untuk jangka waktu kurang dari satu tahun dan (2) bahwa sementara mereka bepergian, mereka mengeluarkan uang di tempat yang mereka kunjungi tanpa bermaksud mencari nafkah ditempat tersebut (Ogilvie,

1933). Marpaung (2002) berpendapat bahwa wisatawan adalah orang yang bertempat tinggal disuatu negara tanpa memandang kewarganegaraan, berkunjung kesuatu tempat pada negara yang sama untuk jangka waktu lebih dari 24 jam yang tujuan perjalanannya dapat diklasifikasikan pada salah satu hal seperti memanfaatkan waktu luang untuk rekreasi, liburan, kesehatan, pendidikan, keagamaan dan olah raga. Lainnya adalah bisnis atau mengunjungi keluarga.

Menurut Marpaung (2002), profil wisatawan merupakan karakteristik spesifik dari jenis-jenis wisatawan yang berbeda yang berhubungan erat dengan kebiasaan permintaan dan kebutuhan mereka dalam melakukan perjalanan. Dalam menentukan profil dan minat pengunjung dapat dilakukan melalui aspek geografis, aspek demografis, dan aspek fisiologis. Aspek geografis berhubungan dengan unit geografis seperti kewarganegaraan, kota, provinsi, desa, lingkungan, dan lain sebagainya. Sedangkan aspek demografis berhubungan dengan variabel dasar seperti jenis kelamin, usia, pekerjaan, tingkat pendidikan, status perkawinan, dan lain sebagainya. Terakhir, aspek fisiologis berkaitan dengan sifat atau karakteristik kejiwaan seperti lama kunjungan, pilihan rekreasi, frekuensi kunjungan, dan belanja wisatawan.

Smith (1995) dalam Margaret (2011) menilai bahwa karakteristik wisatawan dapat dilihat berdasarkan karakteristik sosio-demografis yang dimilikinya. Yang termasuk dalam karakteristik sosio-demografis diantaranya adalah jenis kelamin, umur, status perkawinan, tingkat pendidikan, pekerjaan, kelas sosial, ukuran keluarga atau jumlah anggota keluarga dan lain-lain yang dielaborasi dari karakteristik tersebut. Selain itu, dapat dilihat pula dari karakteristik geografis dan psikografis dimana karakteristik geografis membagi wisatawan berdasarkan lokasi tempat tinggalnya, biasanya dibedakan menjadi desa-kota, propinsi, maupun negara asalnya. Sedangkan karakteristik psikografis membagi wisatawan ke dalam kelompok-kelompok berdasarkan kelas sosial, life-style dan karakteristik personal.

Wisatawan adalah seseorang yang mengadakan perjalanan untuk melihat sesuatu yang lain dan kemudian ia menyatakan keluhan apabila

membayar sesuatu yang tidak sesuai (Holloway dalam Kusbiyantoro, 2008). Ditambahkan oleh Ogilvie (1993), wisatawan harus memiliki syarat pertama, mereka meninggalkan kediaman kurang dari satu tahun dan kedua, orang tersebut tidak berniat mencari nafkah di tempat tujuannya. Wisatawan harus meninggalkan tempat tinggalnya atau berada di tempat tujuan minimal 24 jam (Marpaung, 2002). Intinya adalah seseorang harus meninggalkan tempat tinggalnya lalu bepergian ke suatu tempat tanpa niat untuk mencari nafkah di sana, kurang dari setahun, dan minimal 24 jam maka ia dapat disebut sebagai wisatawan.

Menurut Marpaung (2002), karakteristik wisatawan dapat dilihat dari aspek geografis, aspek demografis, dan aspek fisiologis. Smith (1995) dalam Margaret (2011) juga memiliki pandangan yang sama dengan menilai karakteristik wisatawan dapat dilihat dari karakteristik sosio-demografis, karakteristik geografis dan psikografis. Walaupun sedikit berbeda dalam istilah, namun pengertiannya sama. Maka dalam meneliti karakteristik wisatawan digunakan aspek geografis, demografis, dan fisiologis. Khusus kepada aspek geografis, dalam penelitian ini menggunakan wisatawan yang berasal dari luar Kota Surakarta karena untuk menghindari bias yang timbul terkait dengan lamanya wisatawan tinggal di Kota Surakarta.

2.2.3 Bentuk Wisata

Wisata dapat dibagi menjadi beberapa bentuk menurut Suwantoro (2004). Bentuk-bentuk wisata dapat dilihat sebagai Dari segi jumlahnya, wisata dibedakan atas *Individual Tour* (wisatawan perorangan), yaitu suatu perjalananyang dilakukan oleh satu orang atau sepasang suami istri. Kemudian *Family Group Tour* (wisata keluarga), yaitu suatu perjalanan wisata yang dilakukan oleh serombongan keluarga, yang masih mempunyai hubungan kekerabatan satu sama lain. Lalu *Group Tour* (wisata rombongan), yaitu suatu perjalanan yang dilakukan bersama-sama dengan dipimpin oleh seseorang yang bertanggung jawab atas keselamatan dan kebutuhan seluruh anggotanya.

Dari segi kepengaturannya, wisata dibedakan atas *Pre-arranged Tour* (wisata berencana), yaitu suatu perjalanan wisata yang jauh hari

sebelumnya telah diatur segala sesuatunya, baik transportasi, akomodasi, maupun objek-objek yang akan dikunjungi. Kemudian *Package Tour* (wisata paket atau paket wisata), suatu produk wisata yang merupakan suatu komposisi perjalanan yang disusun dan dijual guna memberikan kemudahan dan kepraktisan dalam melakukan perjalanan. Lalu *Coach Tour* (wisata terpimpin), yaitu suatu paket perjalanan ekskursi yang dijual oleh biro perjalanan dengan dipimpin oleh seorang pemandu wisata dan merupakan perjalanan wisata yang diselenggarakan secara rutin, dalam jangka yang telah ditetapkan dengan rute perjalanan yang tertentu pula. *Special Arranged Tour* (wisata khusus), yaitu suatu perjalanan wisata yang disusun secara khusus guna memenuhi permintaan seorang langganan atau lebih sesuai dengan kepentingannya. Dan terakhir, *Optional Tour* (wisata tambahan), yaitu suatu perjalanan wisata tambahan diluar pengaturan yang telah disusun atau dijanjikan pelaksanaannya dan dilakukan atas permintaan pelanggan.

Jika dilihat dari segi maksud dan tujuannya, wisata dibedakan atas *Holiday Tour* (wisata liburan), suatu perjalanan wisata yang diselenggarakan dan diikuti oleh anggotanya guna berlibur, bersenang-senang dan menghibur diri. *Familiarization Tour* (wisata pengenalan), yaitu suatu perjalanan anjansana yang bertujuan untuk mengenal lebih lanjut bidang atau daerah yang mempunyai kaitan dengan pekerjaannya. *Education Tour* (wisata pendidikan), yaitu suatu perjalanan wisata yang dimaksudkan untuk memberikan gambaran, studi perbandingan ataupun pengetahuan mengenai bidang kerja yang dikunjunginya. *Scientific Tour* (wisata pengetahuan), yaitu perjalanan wisata yang tujuan pokoknya adalah memperoleh pengetahuan atau penyelidikan suatu bidang ilmu pengetahuan. *Pilgrimage Tour* (wisata keagamaan), perjalanan wisata guna melakukan ibadah keagamaan. *Special Mission Tour* (wisata kunjungan khusus), yaitu perjalanan wisata dengan suatu maksud khusus, misalnya misi dagang, misi kesenian dan lain-lain. *Special Program Tour* (wisata program khusus), yaitu suatu perjalanan wisata untuk mengisi kekosongan khusus. *Hunting Tour* (wisata perburuan), yaitu suatu kunjungan wisata wisata yang dimaksudkan untuk menyelenggarakan

pemburuan binatang yang diijinkan oleh penguasa setempat, untuk hiburan semata.

Terakhir, jika dilihat dari segi penyelenggaraanya, wisata dibedakan atas Ekskursi (*excursion*), yaitu suatu perjalanan wisata jarak pendek yang ditempuh kurang dari 24 jam guna mengunjungi satu atau lebih objek wisata. *Safari Tour* yaitu suatu perjalanan wisata yang diselenggarakan secara khusus dengan perlengkapan atau peralatan khusus pula. *Cruise Tour* yaitu perjalanan wisata yang menggunakan kapal pesiar mengunjungi objek-objek wisata bahari, dan objek wisata di darat tetapi menggunakan kapal pesiar sebagai basis pemberangkatannya. *Youth Tour* (wisata remaja), yaitu suatu kunjungan wisata yang penyelenggaraannya khusus diperuntukan bagi para remaja menurut golongan umur yang ditetapkan oleh hukum negara masing-masing. *Marine Tour* (wisata bahari), suatu kunjungan objek wisata khususnya untuk menyaksikan keindahan lautan.

Bentuk-bentuk wisata juga dapat digeneralisasikan agar lebih mudah dipahami. Hal dilihat dari penjabaran bentuk wisata menurut Spillane (1987) dalam Kusbiyantoro (2008) yang membagi bentuk wisata berdasarkan pariwisata individu dan kolektif; pariwisata jangka panjang, pendek, dan ekskursi; pariwisata dengan alat angkutan; dan pariwisata aktif atau pasif.

Jika dilihat berdasarkan pariwisata individu dan kolektif baik dalam negeri ataupun luar negeri dapat dibagi menjadi dua kategori yaitu *individual tourism* dan *organised collective tourism*. *Individual tourism* atau pariwisata perorangan meliputi seseorang atau kelompok orang (teman-teman atau keluarga) yang mengadakan perjalanan wisata dengan melakukan sendiri pilihan daerah tujuan wisata maupun pembuatan programnya, sehingga bebas mengadakan perubahan waktu yang dikehendaki. Sedangkan *organized collective tourism*, atau pariwisata kolektif yang diorganisasi secara baik meliputi sebuah biro perjalanan (*travel agent* atau *tour operator*) yang menjual suatu perjalanan menurut program dan jadwal waktu yang telah ditentukan terlebih dahulu untuk keseluruhan anggota kelompok.

Kemudian jika dilihat dari pariwisata jangka panjang, pariwisata pendek dan pariwisata ekskursi, maka pariwisata jangka panjang

dimaksudkan sebagai suatu perjalanan yang berlangsung beberapa minggu atau beberapa bulan bagi wisatawan sendiri. Sedangkan pariwisata jangka pendek atau *short term tourism* mencakup perjalanan yang berlangsung antara satu minggu sampai sepuluh hari. Terakhir, pariwisata ekskursi atau *excursionist tourism* adalah suatu perjalanan wisata yang tidak lebih dari 24 jam dan tidak menggunakan fasilitas akomodasi. Pariwisata dengan alat angkutan adalah jika seseorang dalam melakukan pariwisata menggunakan berbagai alat angkutan seperti kereta api, kapal laut, pesawat, bus, dan kendaraan umum lain.

Terakhir adalah pariwisata aktif dan pasif. Pariwisata aktif merupakan pariwisata yang mendatangkan devisa untuk suatu negara, misalnya wisatawan mancanegara datang ke negara lain untuk berlibur. Pengertian pariwisata pasif adalah pariwisata yang mempunyai pengaruh negatif terhadap neraca pembayaran, misalnya penduduk suatu negara pergi keluar negeri dan membawa uang ke luar negeri untuk berwisata dan berbelanja disana.

Melalui pembahasan diatas maka dapat diketahui jika Suwanto (2004) berpendapat bahwa bentuk wisata dapat dibagi menjadi empat yaitu berdasarkan peserta, pengaturan, tujuan, dan penyelenggaranya. Setiap bentuk memiliki penjelasan detail masing-masing. Senada dengan Suwanto, Spillane (1987) juga membagi bentuk wisata berdasarkan empat hal pula. Namun pembagian tersebut lebih mengarah kepada peserta wisata, waktu wisata, transportasi dalam berwisata, serta faktor ekonomi. Dalam penelitian ini bentuk wisata yang diteliti dilihat dari jumlah peserta karena jumlah peserta menentukan bagaimana moda transportasi yang digunakan dapat disesuaikan dalam merumuskan konsep manajemen transportasi umum yang mendukung potensi pariwisata di Kota Surakarta. Kemudian tujuan berwisata yang berkaitan dengan motif wisatawan dalam melakukan kegiatan wisata sehingga dapat diketahui objek wisata yang menjadi tujuan. Serta penyelenggara wisata dimana dapat diketahui bagaimana wisatawan merencanakan perjalanan wisatanya. Alasan pemilihan indikator tersebut diambil adalah untuk memudahkan peneliti melakukan klasifikasi terhadap

wisatawan agar dapat merumuskan konsep manajemen transportasi umum yang sesuai.

2.3 Penelitian Terdahulu

2.3.1 Peranan Transportasi Dalam Pariwisata

Penelitian yang dilakukan oleh Nyoman Budiarta R. M. meneliti tentang peranan transportasi dalam menjamin keberlanjutan dan daya saing pariwisata Indonesia. Lokasi penelitian adalah Pulau Bali, Indonesia.

Hasil yang diperoleh dalam penelitian adalah peranan infrastruktur/fasilitas transportasi dalam penelitian ini hanya menempati urutan ke 12, artinya infrastruktur transportasi tidak terlalu dipikirkan/diperhitungkan oleh wisatawan yang berkunjung ke Bali. Meskipun demikian, di antara kekuatan-kekuatan eksternal, faktor yang paling penting adalah image, keramah-tamahan dan fasilitas transportasi. Dari penjelasan tersebut maka dapat diperoleh kesimpulan walaupun peranan infrastruktur/fasilitas transportasi dalam penelitian ini hanya menempati urutan ke 12, namun hasil penelitian ini dapat digunakan untuk mengoptimalkan peranan transportasi dalam pemilihan transportasi dengan memprioritaskan sesuai dengan ranking pemilihan destinasi oleh wisatawan.

Perbedaan dengan penelitian yang saat ini dilakukan adalah penelitian ini melanjutkan hasil temuan untuk mengoptimalkan peranan transportasi untuk mendukung sektor pariwisata. Dalam penelitian ini berarti bagaimana Batik Solo Trans dapat dimanfaatkan untuk mendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta.

2.3.2 Pengembangan Sarana dan Prasarana untuk Mendukung Pariwisata Pantai yang Berkelanjutan

Penelitian yang dilakukan oleh Syarifah Dina Fajriah dan Mussadun meneliti tentang mengkaji pengembangan sarana dan prasarana untuk mendukung pariwisata pantai yang berkelanjutan. Lokasi penelitiannya adalah kawasan wisata pesisir Pantai Wonokerto Kabupaten Pekalongan.

Hasil yang diperoleh dalam penelitian ini adalah dalam melakukan pembangunan sarana dan prasarana pariwisata pesisir yang berkelanjutan

harus memiliki pedoman melalui empat elemen penting yang dapat menjadi acuan dalam teori keberlanjutan yaitu aspek sosial dimana peningkatan kesadaran akan pemeliharaan dibutuhkan pengetahuan diberikan serta penduduk asli dilibatkan dalam pengembangan sarana dan prasarana untuk menunjang aktifitas pariwisata pantai yang berkelanjutan; aspek ekonomi dimana pengembangan sarana dan prasarana pariwisata untuk mendukung pariwisata pantai maka secara tidak langsung menarik wisatawan berkunjung dan menggandeng organisasi lokal dengan tujuan meningkatkan kesejahteraan masyarakat melalui aktivitas ekonomi; aspek lingkungan dimana dibutuhkan kesadaran bahwa pemanfaatan sumber daya manusia dan alam secara berlebihan akan mengganggu keseimbangan lingkungan; dan aspek kelembagaan dimana perlunya pengelolaan dan pemeliharaan kawasan wisata pesisir Pantai Wonokerto dengan cara menggabungkan kerjasama antara pemerintah dan swasta dan dengan melibatkan masyarakat.

Perbedaan dengan penelitian saat ini dengan dengan penelitian terdahulu adalah penelitian terdahulu membahas tentang pengembangan sarana dan prasarana pariwisata pesisir, salah satunya adalah transportasi. Sedangkan penelitian saat ini adalah mengenai konsep manajemen transportasi umum dalam mendukung sektor pariwisata.

2.3.3 Model Layanan Transportasi Untuk Menarik Minat Wisatawan Berkunjung Ke Obyek Wisata Di Jawa Timur

Penelitian yang dilakukan oleh Herman Moeis dan Ali Fahmi meneliti tentang sebuah layanan transportasi dapat menarik minat wisatawan untuk berkunjung. Lokasi penelitiannya adalah di Jawa Timur, yaitu Kota Batu dan Kabupaten Malang.

Penelitian ini memperoleh hasil bahwa aksesibilitas merupakan faktor yang sangat penting untuk menopang kegiatan pariwisata. Hal ini dikarenakan kemudahan aksesibilitas akan memperpendek waktu tempuh dan jarak menuju lokasi wisata.

Perbedaan dalam penelitian terdahulu adalah aksesibilitas terkait dengan keberadaan stasiun, terminal, pelabuhan, atau bandara pada kota tertentu. Sedangkan dalam penelitian ini, aksesibilitas yang dimaksud adalah

kemudahan wisatawan mencapai objek wisata dilihat dari halte dan trayek bus kota.

2.3.4 Potensi Angkutan Umum Pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta

Penelitian dilakukan oleh Imam Basuki dan Amos Setiadi meneliti tentang perencanaan rute angkutan pariwisata dengan pelayanan tetap dan pembiayaannya untuk memfasilitasi wisatawan. Lokasi penelitian adalah di Yogyakarta.

Hasil dalam penelitian ini adalah keberadaan angkutan khusus pariwisata secara reguler di Daerah Istimewa Yogyakarta sangat potensial untuk diwujudkan dalam mendukung peningkatan kunjungan wisatawan. Keuntungan yang dapat diperoleh dengan adanya angkutan khusus pariwisata secara reguler antara lain peningkatan jumlah wisatawan, mengurangi kemacetan di daerah tujuan wisata, mengurangi potensi kecelakaan, menghemat biaya wisata, penghematan energi dan mengurangi polusi.

Perbedaan dengan penelitian terdahulu adalah dalam penelitian ini dibahas lebih lanjut mengenai transportasi umum dalam mendukung pariwisata hingga ke konsep. Sedangkan dalam penelitian terdahulu hanya dibahas sebatas potensi saja.

2.3.5 Posisi Transportasi Dalam Pariwisata

Penelitian yang dilakukan oleh Nani Tambunan adalah mengenai tentang peran dan kedudukan transportasi dalam menunjang pariwisata. Lokasi dalam penelitian adalah Indonesia.

Hasil dalam penelitian ini adalah diketahui jika transportasi merupakan syarat penting bagi pariwisata, hal ini dikarenakan karakteristik kunci wisatawan adalah tentang mobilitas. Namun, mobilitas ini telah meningkat secara tajam, utamanya karena kemajuan teknologi dan peningkatan pendapatan bersih.

Perbedaan penelitian terdahulu dengan penelitian saat ini adalah, penelitian saat ini adalah membahas tentang konsep manajemen transportasi umum, sedangkan penelitian terdahulu hanya membahas posisi transportasi dalam pariwisata.

2.4 Konsep Manajemen Transportasi Umum Berbasis Bus

Akses informasi merupakan salah satu komponen penting dalam peningkatan kualitas pelayanan transportasi umum. Informasi tersebut dapat berkaitan dengan trayek, waktu kedatangan, nama halte, atau pemberitahuan mengenai keterlambatan. Menurut Transportation Research Board (2007), berbagai metode dapat dilakukan agar informasi dapat tersampaikan kepada penumpang. Metode tersebut antara lain berupa layar informasi di halte atau diatas bus, pengumuman, brosur, internet, telepon, dan ponsel pintar. Ditambahkan oleh Suyuti (2012), penerapan teknologi juga dapat dilakukan untuk mendukung kinerja layanan transportasi umum berbasis bus melalui penggunaan *Intelligent Transportation System* untuk memperoleh dukungan informasi eksternal seperti kondisi jalan maupun keadaan lalu lintas pada rute yang akan dilewati bus. UNWTO (2016) berpendapat jika elemen yang harus dipenuhi dalam memberikan informasi adalah kejelasan dimana informasi dapat diperoleh, tersedia kontak untuk informasi lanjutan, konsistensi informasi, melatih staf untuk dapat menyampaikan informasi dengan benar, dan konten informasi harus terbaru. Hal ini penting dilakukan agar penerima informasi merasa yakin dengan validitas informasi yang diperolehnya.

Keamanan dan keselamatan penumpang juga harus diperhatikan. Keamanan dan keselamatan penumpang merupakan hal yang esensial dalam pelayanan transportasi umum (Transportation Research Board, 2007). Hal-hal yang perlu diperhatikan dimulai dari pencegahan tindakan kriminal di halte maupun diatas bus hingga pencegahan atau minimalisir resiko bus mengalami kecelakaan. Sistem keamanan dan keselamatan dapat diterapkan melalui teknologi maupun non-teknologi. Penerapan teknologi contohnya melalui penggunaan CCTV, sistem monitoring kendaraan, atau kamera di sisi samping dan belakang kendaraan. Sedangkan non-teknologi seperti adanya petugas keamanan atau pelatihan bagi staf agar siap bereaksi ketika keadaan bahaya tiba.

Sistem bus yang ada perlu diberikan *branding* untuk memberikan identitas yang unik dari sistem bus tersebut (Transportation Research Board, 2007). *Branding* ini termasuk penamaan sistem dan logo yang akan diletakkan

kepada kendaraan, halte, peta rute, jadwal bus, dan macam-macam pelayanan yang diberikan pada penumpang.

Kelancaran perjalanan bus merupakan hal yang harus diperhatikan dalam manajemen transportasi umum berbasis bus. Salah satu metode yang dapat digunakan adalah metode *bus priority*, yaitu mengurangi konflik-konflik kendaraan di sepanjang lintasan rute (Tahir, 2005). *Bus priority* sendiri terdiri atas dua metode yaitu *with flow bus lane* dan *contra flow bus lane*. *With flow bus lane* adalah lajur lalu lintas yang khusus diperuntukkan bagi bus di mana pengoperasiannya searah dengan pergerakan lalu lintas lainnya. Penempatan jalur khusus dilakukan pada lajur paling pinggir. Umumnya teknik ini dilakukan pada jalan utama di pusat kota dimana tingkat kemacetannya cukup tinggi. Sedangkan *contra flow bus lane* adalah jalur khusus yang disediakan secara berlawanan arah terhadap lalu lintas lainnya. Secara umum teknik ini diterapkan untuk mempertahankan lintasan rute bus, meskipun pada ruas jalan ditetapkan sistem lalu lintas baru dan Untuk mempertahankan tingkat pelayanan angkutan umum agar tetap memadai, meskipun harus melewati daerah-daerah yang padat lalu lintasnya.

Selain modanya, yang harus diperhatikan adalah penumpang yang akan menggunakan layanan transportasi umum berbasis bus ini dan dalam penelitian ini berarti adalah wisatawan. Menurut Mantero (2013), dalam menyediakan pelayanan bagi wisatawan, maka perlu diketahui karakteristik mereka. Hal ini perlu diketahui untuk mengetahui bagaimana pola perjalanan dan kebiasaan mereka dalam berwisata. Dengan demikian maka konsep aksi yang realistis dapat dilakukan. Selain itu, perlu diketahui pula usia pengguna layanan transportasi umum berbasis bus ini. Generasi muda saat ini cenderung mengurangi aktivitas mengendarai sendiri kendaraannya dan beralih menggunakan moda transportasi alternatif. Hal ini akan cenderung terjadi untuk beberapa waktu ke depan (Davis dan Dutzik, 2012). Untuk mendukung hal tersebut, maka sistem *park and ride* dapat diaplikasikan sehingga pengendara kendaraan pribadi dapat berpindah ke transportasi umum berbasis bus. *Park and Ride* berfungsi sebagai *feeder* bagi transportasi umum utama dimana penggunaanya akan memarkirkan kendaraannya

di sebuah lokasi tertentu dan beralih menggunakan moda transportasi umum (Meek *et al*, 2008).

Dalam penelitian ini layanan transportasi umum berbasis bus akan digunakan sebagai pendukung pariwisata. Dengan demikian maka konsep yang disusun dalam penelitian ini akan diarahkan untuk mencapai hal tersebut. Konsep akan disusun dengan memperhatikan bagaimana manajemen transportasi umum berbasis bus dilakukan dan dielaborasi dengan sektor pariwisata.

2.5 Sintesa Kajian Pustaka

Dalam mendukung sektor pariwisata, transportasi umum dalam penelitian ini dapat dilihat dari beberapa aspek. Aspek-aspek tersebut dibutuhkan dalam menyusun konsep manajemen transportasi umum sebagai pendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta.

Berdasarkan pembahasan tinjauan pustaka di atas, maka aspek yang dibutuhkan dalam menyusun konsep manajemen transportasi umum sebagai pendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta adalah aspek kinerja transportasi umum, aksesibilitas, serta karakteristik wisatawan. Dengan mengetahui ketiga aspek tersebut, maka konsep yang dihasilkan akan lebih tepat sasaran dan sesuai dengan kebutuhan dalam mendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta.

Berikut hasil sintesa tinjauan pustaka yang diperoleh dari pembahasan berbagai macam literatur sebelumnya.

Tabel 2.1 Sintesa Tinjauan Pustaka

Aspek	Indikator	Variabel
Wisatawan	Karakteristik Demografis Wisatawan	<ul style="list-style-type: none"> • Jenis Kelamin • Usia • Pekerjaan • Tingkat Pendidikan • Status Perkawinan
	Karakteristik Fisiologis Wisatawan	<ul style="list-style-type: none"> • Lama Kunjungan • Anggaran Perjalanan Wisata
	Pola Perjalanan Yang Dilakukan Wisatawan	<ul style="list-style-type: none"> • Jumlah Peserta • Tujuan/Motif Wisata • Penyelenggara

	Preferensi Memilih Moda Transportasi	<ul style="list-style-type: none"> • Preferensi Pemilihan Moda Transportasi Oleh Wisatawan
Batik Solo Trans	Keamanan Transportasi Pengguna Moda Bagi	<ul style="list-style-type: none"> • Tingkat Kecelakaan • Tingkat Kejahatan • Keberadaan Tempat Penyimpanan Barang • <i>Loading</i> Penumpang Hanya di Halte • Keberadaan Identitas Bagi Staf • Keberadaan Identitas Bagi Moda Transportasi Umum • Keberadaan Lampu Isyarat Tanda Bahaya • Keberadaan Penerangan • Keberadaan Petugas Keamanan
	Kenyamanan Transportasi Pengguna Moda Bagi	<ul style="list-style-type: none"> • Ketersediaan Tempat Duduk • Perlindungan Dari Cuaca • Keberadaan Sirkulasi Udara • Kapasitas Angkut Moda Transportasi Umum • Keberadaan Fasilitas Kebersihan • Luas Lantai Yang Cukup Untuk Berdiri Penumpang • Kemudahan Untuk Naik/Turun Moda Transportasi Umum
	Kesesuaian Tarif Bagi Kemampuan Pengguna	<ul style="list-style-type: none"> • Tarif Yang Layak dan Sesuai Dengan Kondisi Masyarakat Saat ini
	Kecepatan Moda Transportasi Dalam Bergerak Menuju Tujuan	<ul style="list-style-type: none"> • Kecepatan Moda Transportasi Umum • Waktu Henti Pengisian Bahan Bakar • Kepadatan Jalan

	Keandalan Moda Transportasi Dalam Melayani Pengguna	<ul style="list-style-type: none"> • Waktu Tunggu Kedatangan Moda Transportasi Umum • Waktu Pemberhentian di Halte • Keberadaan Informasi Pelayanan
Aksesibilitas	Destinasi Wisata	<ul style="list-style-type: none"> • Destinasi Wisata Unggulan Menurut Wisatawan
	Keterjangkauan Batik Solo Trans	<ul style="list-style-type: none"> • Keberadaan Trayek • Jarak Halte – ODTW • Jarak Halte – Akomodasi • Jarak Halte – Halte
	Kemacetan Lalu Lintas	<ul style="list-style-type: none"> • Lokasi Titik Rawan Kemacetan
Konsep Manajemen Batik Solo Trans Dalam Mendukung Sektor Pariwisata	Peningkatan Kualitas Pelayanan Transportasi Umum Berbasis Bus	<ul style="list-style-type: none"> • Penyampaian Informasi • Pembentukan <i>Branding</i> • Mengenali Pengguna • Peningkatan kinerja

Sumber : Analisis, 2017

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB 3

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Pendekatan Penelitian

Paradigma dalam penelitian ini adalah rasionalistik. Paradigma rasionalistik memandang bahwa sebuah realitas sosial itu didasarkan kepada teori-teori yang ada yang kemudian dihubungkan dengan data-data empirik di lapangan. Pendekatan penelitian yang digunakan dalam mengkaji dan merumuskan konsep manajemen transportasi umum sebagai pendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta adalah pendekatan secara deduktif. Penelitian deduktif merupakan penelitian yang pendekatannya diawali pada teori dengan *output* mendapatkan suatu kebenaran mengenai fenomena yang terjadi di lapangan. Variabel dalam penelitian deduktif berasal dari teori yang ada di bahasan sebelumnya, sehingga penilaian terhadap data memiliki standar atau parameter tertentu. Informasi yang ada tersebut dikumpulkan berdasarkan teori, yang selanjutnya dilihat kondisi yang ada di lapangan dan dinilai dengan teori yang ada.

3.2 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian campuran. Menurut Creswell (2010), penelitian campuran melibatkan pendekatan kombinasi metode penelitian kualitatif dan kuantitatif. Strategi-strategi yang terdapat dalam penelitian campuran terdiri atas strategi metode campuran bertahap dan strategi metode campuran konkuren (Creswell, 2010). Strategi metode campuran bertahap merupakan strategi bagi peneliti untuk menggabungkan data yang ditemukan dari satu metode dengan metode lainnya secara bertahap. Sedangkan strategi metode campuran konkuren adalah penelitian yang menggabungkan antara data kuantitatif dan data kualitatif dalam satu waktu.

Penelitian ini menggunakan strategi metode campuran bertahap. Tahap awal penelitian ini adalah mengumpulkan data kuantitatif tentang kinerja Batik Solo Trans dalam melayani penggunaannya lalu kemudian dilanjutkan dengan mengumpulkan data kualitatif terkait karakteristik wisatawan dan kemudian

secara kualitatif dirumuskan konsep manajemen transportasi umum yang mendukung potensi pariwisata di Kota Surakarta berdasarkan kinerja Batik Solo Trans dan karakteristik wisatawan sebagai calon penggunaanya.

3.3 Teknik Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data adalah bagian dari instrumen pengumpulan data yang menentukan berhasil atau tidaknya suatu penelitian (Indranata, 2008:111). Oleh karena itu pengumpulan data haruslah direncanakan secara matang sehingga dapat optimal sesuai dengan tujuan dan sasaran yang hendak dicapai. Beberapa teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

3.3.1 Data Primer

Pengumpulan data primer ialah pengumpulan data yang dilakukan untuk memperoleh data yang tidak terdapat pada instansi melainkan langsung di lapangan. Teknik pengumpulan data primer dapat dilakukan dengan cara :

a. Observasi

Observasi lapangan dilakukan karena di dalam penelitian dibutuhkan informasi mengenai kondisi sebenarnya di lapangan. Observasi lapangan dilakukan dengan cara mengamati dan mencatat hasil pengamatan di wilayah penelitian (Sugiyono, 2008). Observasi lapangan dilakukan dengan pengamatan langsung terhadap objek kajian. Metode ini bertujuan untuk memperoleh data terbaru di lapangan. Dalam penelitian ini observasi dilakukan dalam rangka mengetahui kondisi sarana dan prasarana transportasi umum dalam mendukung pariwisata di Kota Solo. Hal-hal yang diamati adalah kondisi ruang interior transportasi umum, kondisi visual transportasi umum, ketersediaan informasi transportasi umum, serta kondisi halte.

b. Kuesioner

Kuisisioner adalah seperangkat daftar pertanyaan tertentu yang disusun secara sistematis dan lengkap. Kuisisioner dimaksudkan sebagai suatu daftar pertanyaan untuk memperoleh data berupa jawaban-jawaban dari para responden, yaitu orang yang memberi jawaban (Waluya, 2006).

Kuisisioner ini berfungsi untuk mengetahui karakteristik wisatawan di Kota Surakarta, persepsi pengguna terhadap Batik Solo Trans di Kota Surakarta, serta mengukur kinerja Batik Solo Trans di Kota Surakarta.

3.3.2 Data Sekunder

a. Studi Literatur

Studi literatur ini bersifat normatif yang merupakan batasan legalitas formal yang ditetapkan oleh pemerintah, serta data kepustakaan dari berbagai literatur yang relevan dengan substansi penelitian.

b. Survei Instansi

Survey instansi dilakukan untuk mendapatkan data-data melalui dinas dan instansi terkait dengan kajian penelitian ini. Instansi tersebut antara lain: Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kota Surakarta, Dinas Perhubungan, dan dinas lain yang dapat mendukung kebutuhan data dalam penelitian ini.

3.4 Populasi dan Sampel

Berdasarkan pendapat Sugiyono (2008), populasi merupakan wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Populasi dalam penelitian ini adalah jumlah wisatawan luar kota yang mengunjungi Kota Surakarta non mancanegara dan jumlah pengguna Batik Solo Trans di Kota Surakarta. Sedangkan sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Bila populasi besar, dan penelitian tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi, misalnya keterbatasan dana, tenaga dan waktu maka penelitian dapat menggunakan sampel yang diambil dari populasi tersebut (Sugiyono, 2008).

Populasi dalam penelitian dibagi menjadi dua yaitu (1) jumlah wisatawan luar kota yang mengunjungi Kota Surakarta non mancanegara dan (2) jumlah pengguna Batik Solo Trans di Kota Surakarta. Kedua populasi tersebut tergolong kepada *indefinite population* atau populasi yang tidak diketahui jumlahnya secara

pasti. Untuk menghitung jumlah sampel dari populasi yang tidak diketahui jumlahnya maka dapat digunakan rumus Wibisono sebagai berikut :

$$n = \left(\frac{Z_{\alpha/2} \sigma}{e} \right)^2$$

Dimana :

n = jumlah sampel

Z_{α} = tabel distribusi normal sampel = 1,96

σ = standar deviasi populasi = 0,25

e = tingkat kesalahan = 0,05

Dengan tingkat kepercayaan 95% diperoleh sampel dengan jumlah 96,04 orang atau dilakukan pembulatan sehingga diperoleh jumlah 100 orang untuk masing-masing populasi. Teknik *sampling* yang digunakan adalah *sampling accidental*. Teknik pengambilan sampel ini ditentukan berdasarkan faktor spontanitas dimana siapa saja yang secara kebetulan bertemu dapat dijadikan sampel jika dirasa cocok sebagai sumber data (Sugiyono, 2008).

3.5 Definisi Operasional Variabel

3.5.1 Karakteristik Wisatawan di Kota Surakarta

a. Demografis

Pembagian variabel demografis ini dibagi menurut kategori yang ada pada berbagai sumber dokumen untuk memudahkan responden menjawab pertanyaan pada kuesioner.

Tabel 3.2 Definisi Operasional Demografis

Variabel	Definisi Operasional
Jenis Kelamin	<ul style="list-style-type: none"> • Pria • Wanita
Usia	<ul style="list-style-type: none"> • 0-4 tahun • 5-9 tahun • 10-14 tahun • 15-19 tahun • 20-24 tahun • 25-29 tahun • 30-39 tahun • 40-49 tahun • 50-59 tahun • > 60 tahun

Pekerjaan	<ul style="list-style-type: none"> • Petani • Pemilik usaha • Buruh industri • Buruh bangunan • Pedagang • Angkutan • PNS/TNI/POLRI • Pensiunan • Lain-lain
Tingkat Pendidikan	<ul style="list-style-type: none"> • SD • SLTP • SLTA • Perguruan Tinggi
Status Perkawinan	<ul style="list-style-type: none"> • Kawin • Belum kawin

Sumber : Berbagai Sumber, 2015

b. Fisiologis

Menurut Lubis (2011) dalam Tya (2015) menjelaskan bahwa perjalanan wisata berdasarkan lama waktunya dapat dikelompokkan menjadi: wisata setengah hari/*half day tour*, wisata satu hari penuh/*full day tour*, dan wisata lebih dari satu hari. Dengan demikian, maka lama kunjungan wisatawan dapat dibagi menjadi seperti berikut ini :

Tabel 3.3 Definisi Operasional Lama Kunjungan

Variabel	Definisi Operasional
Lama kunjungan	<ul style="list-style-type: none"> • <12 jam • 12-24 jam • >24 jam

Sumber : Lubis, 2011

Selain itu, konsumsi/pengeluaran wisatawan adalah barang dan jasa (*goods and services*) yang dibeli oleh wisatawan dalam rangka memenuhi kebutuhan, keinginan, dan harapan selama ia berada di tempat wisata yang dikunjunginya. Menurut Yoeti (2008) dalam Tya (2015), pengeluaran wisatawan biasanya mencakup pada *tours* atau *sightseeing*, restoran, akomodasi hotel, transportasi lokal, cinderamata, dan keperluan-keperluan lainnya. Dengan demikian, maka anggaran wisatawan dapat dibagi menjadi berikut ini :

Tabel 3.4 Definisi Operasional Anggaran Wisatawan

Variabel	Definisi Operasional
Anggaran wisatawan	<ul style="list-style-type: none"> • Biaya tour • Restoran • Akomodasi penginapan • Transportasi • Cenderamata • Lain-lain

Sumber : Yoeti, 2008

c. Pola Perjalanan Wisata

Menurut Suwanto (2004), perjalanan wisata dapat dibagi menjadi beberapa kategori. Berdasarkan hal tersebut, maka variabel pola perjalanan wisata dapat dibagi menjadi berikut ini :

Tabel 3.5 Definisi Operasional Bentuk Wisata

Variabel	Definisi Operasional
Jumlah peserta	<ul style="list-style-type: none"> • Satu orang • Rombongan keluarga • Rombongan non keluarga
Tujuan/Motif	<ul style="list-style-type: none"> • Wisata liburan • Wisata pengenalan lingkungan • Wisata pendidikan • Wisata keagamaan • Wisata berburu binatang
Penyelenggara	<ul style="list-style-type: none"> • Dilakukan sendiri • Dilakukan biro perjalanan

Sumber : Suwanto, 2004

e. Preferensi Moda Transportasi

Penelitian ini juga mengukur preferensi wisatawan dalam memilih moda transportasi yang akan digunakan selama beraktifitas di Kota Surakarta. Menurut Triandis *et al* (2014), alasan pemilihan moda yang dapat menjadi preferensi terdiri atas bebas macet, bebas polusi, bebas biaya, hemat biaya, hemat tenaga, jalur bebas hambatan, jarak dekat, nyaman, optimal waktu, adanya perbaikan angkutan umum, sehat, dan tidak ada masalah parkir. Alasan tersebut diperoleh melalui kuesioner terbuka sehingga definisi operasional

preferensi dalam penelitian ini bisa sama ataupun berbeda dengan yang telah dikemukakan di atas.

3.5.2 Kinerja Batik Solo Trans di Kota Surakarta

Harapan merupakan keinginan dari responden terhadap pelayanan dari moda transportasi umum yang diketahui melalui kuesioner. Sedangkan kenyataan adalah keadaan sebenarnya dari pelayanan yang diberikan oleh moda transportasi umum terhadap responden yang juga diukur melalui kuesioner. Hal-hal yang diukur meliputi :

- a. Harapan dan kenyataan bukti langsung/*tangible* adalah kesesuaian antara harapan pelayanan dan kenyataan pelayanan yang diterima yang meliputi keberadaan tempat penyimpanan barang, keberadaan identitas bagi staf, keberadaan identitas bagi moda transportasi umum, keberadaan lampu isyarat tanda bahaya, keberadaan penerangan, keberadaan petugas keamanan, keberadaan tempat duduk, dan keberadaan fasilitas kebersihan.
- b. Harapan dan kenyataan keandalan/*reliability* adalah kesesuaian antara harapan pelayanan dan kenyataan pelayanan yang diterima tentang waktu berhenti mengisi bahan bakar, waktu tunggu kedatangan moda, waktu pemberhentian di halte, dan keberadaan informasi pelayanan transportasi umum.
- c. Harapan dan kenyataan daya tanggap/*responsiveness* adalah kesesuaian antara harapan pelayanan dan kenyataan pelayanan yang diterima tentang kecepatan moda transportasi umum dan kepadatan jalur yang dilewati moda transportasi umum.
- d. Harapan dan kenyataan jaminan/*assurance* adalah kesesuaian antara harapan pelayanan dan kenyataan pelayanan yang diterima yang mencakup tingkat kecelakaan, tingkat kejahatan, loading penumpang hanya dilakukan di halte, perlindungan terhadap cuaca, luas lantai yang cukup bagi penumpang yang berdiri, dan kapasitas angkut moda transportasi umum.
- e. Harapan dan kenyataan empati/*emphaty* adalah kesesuaian antara harapan pelayanan dan kenyataan pelayanan yang diterima tentang perhatian pelayanan yang meliputi kemudahan dalam naik/turun moda transportasi,

tarif yang layak dan sesuai dengan kondisi masyarakat saat ini, serta keberadaan sirkulasi udara.

Dalam penelitian ini menggunakan pernyataan jawaban mengenai persepsi dan kinerja. persepsi merupakan penilaian terhadap atribut-atribut yang dianggap penting dan tidak penting untuk menilai kinerja transportasi umum menurut wisatawan. Sedangkan kinerja merupakan penilaian kinerja transportasi umum menurut wisatawan. Pernyataan jawaban tersebut diukur menggunakan skala likert yang dibagi menjadi empat kriteria yaitu sangat penting/sangat sesuai, penting/sesuai, tidak penting/tidak sesuai, dan sangat tidak penting/sangat tidak sesuai dengan penilaian sebagai berikut :

- Sangat penting/sangat sesuai = skor 4
- Penting/sesuai = skor 3
- Tidak penting/tidak sesuai = skor 2
- Sangat tidak penting/sangat tidak sesuai = skor 1

3.5.3 Aksesibilitas Batik Solo Trans Terhadap Objek Daya Tarik Wisata di Kota Surakarta

a. Destinasi Wisata Unggulan

Menurut Undang-Undang Nomor 9 tahun 1990 tentang Kepariwisata, daya tarik wisata dapat dibagi dua. Yang pertama adalah objek dan daya tarik wisata ciptaan Tuhan Yang Maha Esa, yang berwujud keadaan alam, serta flora dan fauna. Kedua adalah objek dan daya tarik wisata hasil karya manusia yang berwujud museum, peninggalan purbakala, peninggalan sejarah, seni budaya, wisata agro, wisata tirta, wisata buru, wisata petualangan alam, taman rekreasi, dan tempat hiburan.

Dengan menggunakan pengertian tersebut maka objek wisata yang ada di Kota Surakarta akan dikelompokkan sesuai jenisnya. Dengan demikian maka tolak ukurnya adalah sebagai berikut :

Tabel 3.6 Jenis Daya Tarik Wisata di Kota Surakarta

Jenis Daya Tarik Wisata	Definisi Operasional
Daya Tarik Wisata Ciptaan Tuhan YME	<ul style="list-style-type: none"> • Taman Satwataru Jurug • Taman Balekambang
Daya Tarik Wisata Hasil Karya Manusia	<ul style="list-style-type: none"> • Keraton Kasunanan Surakarta • Komplek Taman Hiburan Rakyat Sriwedari • Monumen Pers Nasional • Pasar Gede • Pasar Klewer • Pura Mangkunegaran • Museum Radya Pustaka

Sumber : Survey Primer, 2016

b. Keberadaan Trayek

Daerah pelayanan trayek dapat didefinisikan sebagai daerah dimana seluruh warganya dapat menggunakan atau memanfaatkan trayek yang bersangkutan untuk kebutuhan mobilitasnya. Menurut standar yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan (2009), dalam mengoperasikan angkutan umum, persyaratan terkait dengan jarak pelayanan angkutan yaitu 300-500 meter pada pusat kota dan 500-1000 meter pada pinggiran kota. Dengan demikian maka dalam penelitian ini tolak ukur keberadaan trayek terhadap ODTW dapat diukur seperti berikut :

Radius \leq 500 meter = aksesibilitas tinggi

Radius \geq 500 meter = aksesibilitas rendah

c. Jarak halte-ODTW

Dengan menggunakan standar yang sama yakni area pelayanan trayek, tolak ukur jarak halte-ODTW dapat diukur. Standar yang sama dapat digunakan karena halte merupakan tempat perhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang yang ditempatkan dengan kondisi berada di sepanjang rute angkutan umum/bus. Dengan demikian maka tolak ukur jarak halte-ODTW adalah sebagai berikut :

Radius \leq 500 meter = aksesibilitas tinggi

Radius \geq 500 meter = aksesibilitas rendah

d. Jarak halte-akomodasi

Dengan menggunakan standar yang sama yakni area pelayanan trayek, tolak ukur jarak halte-akomodasi juga dapat diukur. Standar yang sama dapat digunakan karena halte merupakan tempat perhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang yang ditempatkan dengan kondisi berada di sepanjang rute angkutan umum/bus. Dengan demikian maka tolak ukur jarak halte-akomodasi adalah sebagai berikut :

Radius \leq 500 meter = aksesibilitas tinggi

Radius \geq 500 meter = aksesibilitas rendah

e. Jarak halte-halte

Acuan yang dapat digunakan dalam menentukan jarak antar halte adalah Pedoman Teknis Perekayasaaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum (1996). Dalam pedoman tersebut diatur bahwa untuk daerah dengan pusat kegiatan yang sangat padat seperti pasar atau pertokoan, maka jarak setiap halte adalah 200-300 meter. Sedangkan jarak yang diatur untuk daerah padat seperti perkantoran, sekolah, dan jasa adalah 300-400 meter. Hal ini berlaku pula untuk daerah permukiman. Untuk daerah campuran padat, jarak antar halte diatur sejauh 300-500 meter dan 500-1000 meter bagi daerah campuran jarang. ODTW yang ada di Kota Surakarta berlokasi pada daerah padat. Dengan demikian maka tolak ukur aksesibilitas jarak antar halte dapat diukur sebagai berikut :

Radius \leq 500 meter = aksesibilitas tinggi

Radius \geq 500 meter = aksesibilitas rendah

f. Kemacetan

Acuan dalam menentukan titik rawan kemacetan diperoleh menggunakan data sekunder dari Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika yang ada di Kota Surakarta. Selain itu berdasarkan tingkat pelayanan jalan (Morlok, 1978), perbandingan volume dan kapasitas jalan dapat dibagi menjadi berikut :

Tabel 3.7 Tingkatan Pelayanan Jalan

Tingkat Pelayanan	VCR	Deskripsi Arus
A	<0,60	Arus bebas, volume rendah dan kecepatan tinggi, pengemudi dapat memilih kecepatan yang dikehendaki.
B	0,60-0,70	Arus stabil, kecepatan sedikit terbatas oleh lalu lintas, pengemudi masih dapat kebebasan dalam memilih kecepatan.
C	0,70-0,80	Arus stabil, kecepatan dikontrol oleh lalu lintas namun masih dapat diterima, hambatan dari kendaraan lain semakin besar.
D	0,80-0,90	Arus mulai tidak stabil (mulai dirasakan gangguan dalam aliran), kecepatan rendah akibat hambatan yang timbul.
E	0,90-1,00	Arus tidak stabil, kecepatan rendah dan berbeda-beda, volume mendekati kapasitas.
F	>1,00	Arus yang terhambat, kecepatan rendah, volume diatas kapasitas, macet pada waktu yang cukup lama sehingga kapasitas menjadi nol.

Sumber : Morlok, 1978

3.6 Validitas Data

Uji validitas merupakan sebuah langkah pengujian yang dilakukan terhadap isi sebuah instrumen yang bertujuan mengukur ketepatan instrumen dalam sebuah penelitian (Sugiyono, 2008). Sebuah kuesioner dikatakan valid jika pertanyaan yang ada dalam kuesioner tersebut dapat mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner itu sendiri. Uji validitas dilakukan menggunakan piranti lunak SPSS 23. Yang menjadi dasar dalam pengambilan keputusan uji validitas adalah jika nilai r hitung $>$ r tabel maka *construct* dinyatakan valid. Sedangkan jika nilai r hitung $<$ r tabel maka *construct* dinyatakan tidak valid.

3.7 Teknik Analisis Data

3.7.1 Karakteristik Wisatawan di Kota Surakarta

Dalam penyusunan konsep manajemen transportasi umum sebagai pendukung pariwisata di Kota Surakarta, maka selain memperhatikan karakter demografis wisatawan, karakter fisiologis juga bentuk wisata yang dilakukan harus dijadikan sebagai pertimbangan utama dalam pengembangan

konsep tersebut. Data-data yang diperoleh akan dianalisis menggunakan teknik statistika deskriptif. Statistika deskriptif adalah metode analisa statistik untuk menjelaskan dengan cara mendeskripsikan, menggambarkan, menjabarkan, atau menguraikan data agar mudah dipahami (Siregar, 2010).

Untuk mengetahui preferensi wisatawan dalam memilih moda transportasi akan digunakan metode kuesioner dan analisis korespondensi. Tahapan analisis dimulai dengan mengolah data teks yang diperoleh dari kuesioner yang telah diisi, kemudian jawaban yang telah diisi akan dikategorikan atau dikelompokkan secara lebih umum sehingga dapat diketahui frekuensi munculnya jawaban tertentu. Untuk mengetahui hubungan antara kategori moda transportasi pilihan wisatawan dan kategori alasan pemilihannya digunakan analisis korespondensi.

3.7.2 Kinerja Batik Solo Trans di Kota Surakarta

Metode digunakan dalam penelitian ini adalah metode ServQual. Metode ini dikembangkan oleh Zeithaml (1990) menggunakan pendekatan *user-based approach*, yang mengukur kualitas jasa secara kuantitatif dalam bentuk kuisisioner dan mengandung dimensi-dimensi kualitas jasa yaitu *tangibles*, *reability*, *responsiveness*, *assurance*, dan *emphaty*.

Metode ini secara garis besar terbagi menjadi 2 bagian yaitu bagian ekspektasi dan bagian persepsi. Bagian ekspektasi berarti memuat pertanyaan-pertanyaan untuk mengetahui dengan pasti ekspektasi atau harapan umum dari konsumen terhadap sebuah jasa. Sedangkan bagian persepsi memuat pertanyaan-pertanyaan untuk mengukur persepsi konsumen tentang pelayanan jasa yang diberikan oleh suatu perusahaan dengan kategori tertentu.

Kemudian hasil temuan metode ServQual akan dianalisis menggunakan Metode *Importance-Performance Analysis* untuk menentukan tingkat kesesuaian antara harapan dan kenyataan mutu pelayanan yang diterima wisatawan oleh transportasi umum di Kota Surakarta. Tingkat kesesuaian adalah hasil perbandingan skor harapan dengan skor kinerja/pelaksanaan, maka rumus yang digunakan:

$$Tki = \frac{x_i}{y_i} \times 100\%$$

Dimana :

Tki = Tingkat kesesuaian

xi = Skor penilaian kinerja pelayanan yang diterima

yi = Skor penilaian kepentingan pelayanan yang diberikan

Selanjutnya sumbu mendatar (x) akan diisi oleh skor tingkat pelaksanaan, sedangkan sumbu tegak (y) diisi oleh tingkat kepentingan, maka rumus untuk setiap faktor yang mempengaruhi harapan pelanggan :

$$\bar{x} = \frac{\sum xi}{n}$$

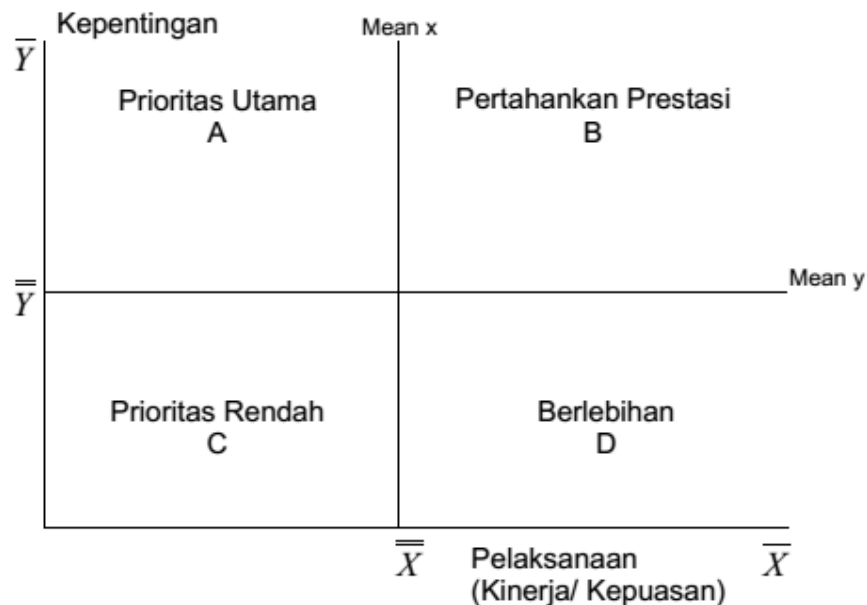
$$\bar{y} = \frac{\sum yi}{n}$$

Dimana :

\bar{x} = Skor rata-rata tingkat pelaksanaan

\bar{y} = Skor rata-rata tingkat kepentingan

n = Jumlah responden



Kuadran A menunjukkan faktor-faktor yang dianggap sangat penting, namun belum sesuai keinginan/harapan. Kuadran B menunjukkan faktor-faktor yang dianggap penting telah berhasil dilaksanakan sesuai

keinginan/harapan dan sangat memuaskan sehingga wajib dipertahankan. Kuadran C menunjukkan faktor-faktor yang dianggap kurang penting, pelaksanaannya dijalankan secara cukup atau biasa-biasa saja. Kuadran D menunjukkan faktor yang kurang penting, tetapi pelaksanaannya berlebihan/sangat memuaskan.

3.7.3 Aksesibilitas Batik Solo Trans Terhadap Objek Daya Tarik Wisata di Kota Surakarta

Analisis mengenai aksesibilitas dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui tingkat aksesibilitas wisatawan terhadap Batik Solo Trans, khususnya halte serta keterjangkauan halte Batik Solo Trans terhadap ODTW dan akomodasi. Oleh karena itu, maka yang pertama harus dianalisis adalah mengetahui destinasi wisata unggulan di Kota Surakarta sesuai dengan pendapat wisatawan di Kota Surakarta. Destinasi wisata unggulan akan dianalisis menggunakan statistika deskriptif. Statistika deskriptif adalah metode analisa statistik untuk menjelaskan dengan cara mendeskripsikan, menggambarkan, menjabarkan, atau menguraikan data agar mudah dipahami (Siregar, 2010). Kemudian hal-hal yang akan dianalisis selanjutnya adalah jarak halte terhadap ODTW sebagai representasi keterjangkauan trayek terhadap ODTW yang ada di Kota Surakarta, jarak antara halte dan akomodasi, serta jarak antar halte. Teknik analisa yang digunakan adalah menggunakan analisa *buffer* menggunakan piranti lunak ArcMAP versi 10.1. Jarak *buffer* adalah 500 meter. Kemudian kemacetan akan dipetakan menggunakan aplikasi ArcMap versi 10.1 dan dilengkapi dengan data mengenai tingkat pelayanan jalan di area kemacetan tersebut.

3.8 Konsep Manajemen Batik Solo Trans Sebagai Pendukung Pariwisata di Kota Surakarta

Woodruff (dalam Sinurat, 2011), mendefinisikan konsep sebagai suatu gagasan/ide yang relatif sempurna dan bermakna, suatu pengertian tentang suatu objek, produk subjektif yang berasal dari cara seseorang membuat pengertian terhadap objek-objek atau benda-benda melalui pengalamannya (setelah melakukan persepsi terhadap objek/benda). Sedangkan manajemen merupakan

ilmu dan seni yang mengatur proses pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber lainnya secara efektif dan efisien untuk mencapai suatu tujuan tertentu (Hasibuan, 2006).

Dalam penelitian ini berarti konsep yang dimaksud adalah tentang gagasan mengenai proses pemanfaatan transportasi umum untuk mencapai tujuan tertentu yaitu mendukung pariwisata di Kota Surakarta. Teknik yang digunakan dalam merumuskan konsep adalah teknik analisis kualitatif berupa triangulasi dimana peneliti mempertimbangkan hasil dari sasaran-sasaran yang telah dicapai kemudian dikombinasikan dengan kebijakan terkait serta referensi literatur yang telah ada sebelumnya untuk kemudian dirumuskan menjadi sebuah konsep manajemen transportasi umum yang mendukung potensi pariwisata di Kota Surakarta. Dalam merumuskan konsep juga akan dijabarkan perbandingan sederhana mengenai pengaruh penggunaan transportasi umum terhadap volume kendaraan di Kota Surakarta yang menjadi penyebab kemacetan lalu lintas.

3.9 Tahapan Penelitian

Secara umum tahapan penelitian yang dilakukan terdiri atas lima tahap. Adapun tahapan yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

a. Perumusan Masalah

Sektor pariwisata merupakan sektor yang sedang berkembang pesat di Surakarta. Pengembangan pariwisata tidak bisa dilepaskan dari integrasi antara sektor pariwisata dengan sektor transportasi. Kota Surakarta memiliki potensi wisata budaya dan kuliner namun dalam pelaksanaannya masih terkendala masalah kemacetan yang akan menghambat laju aktivitas pariwisata di Kota Surakarta.

b. Tinjauan Pustaka

Pada tahap ini dilakukan tinjauan pustaka untuk menentukan variabel-variabel penelitian yang akan digunakan sebagai dasar dalam melakukan analisis.

c. Pengumpulan Data

Kebutuhan data disesuaikan dengan variabel-variabel yang digunakan dalam penelitian ini. Oleh karena itu, dalam pengumpulan data dilakukan dua teknik pengumpulan data yaitu survei primer dan survei sekunder.

d. Analisis

Data yang telah dikumpulkan kemudian dianalisis menggunakan metode analisis yang sesuai sehingga dapat memenuhi sasaran penelitian yang telah ditetapkan sebelumnya.

e. Penarikan Kesimpulan

Penarikan kesimpulan merupakan jawaban terhadap rumusan permasalahan yang telah ditentukan sebelumnya berdasarkan hasil dari proses analisa di atas. Dalam proses penarikan kesimpulan ini diharapkan tujuan akhir penelitian dapat dicapai. Kemudian berdasarkan kesimpulan dari seluruh proses penelitian akan dirumuskan rekomendasi dari penelitian ini.

BAB 4

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Transportasi Umum di Kota Surakarta

4.1.1 Sistem Transportasi di Kota Surakarta

Kota Surakarta memiliki kepadatan penduduk yang cukup tinggi. Berdasarkan data Surakarta Dalam Angka Tahun 2015, tercatat penduduk Kota Surakarta berjumlah 586.036 jiwa dan dengan luas wilayah sebesar 44,04 km². Dengan demikian maka kepadatan penduduk di Kota Surakarta mencapai sekitar 13.306 jiwa/km². Hal ini mengakibatkan timbulnya kemacetan pada beberapa titik di jaringan transportasi yang ada di Kota Surakarta. Kemacetan ini timbul dikarenakan kendaraan pribadi yang memenuhi jaringan jalan yang tersedia.

Salah satu upaya untuk mengurai kemacetan yaitu dengan menyediakan angkutan umum massal. Sistem Bus Rapid Transit merupakan bentuk transportasi massal yang disediakan oleh Pemerintah Kota Surakarta. Penggunaan kendaraan pribadi dipandang tidak efektif karena dalam satu kendaraan terkadang hanya diisi oleh satu atau dua orang saja. Namun jika menggunakan transportasi umum maka jumlah orang yang dilayani lebih banyak dan secara tidak langsung akan mengurangi beban jalan yang ada.

Pelayanan transportasi umum tentu berkaitan dengan daerah asal dan daerah tujuan yang disebut trayek. Zona pelayanan transportasi umum di Kota Surakarta dibagi menjadi dua zona, yaitu zona barat-timur dan zona utara-selatan. Bangkitan perjalanan sebuah wilayah biasanya berupa permukiman sedangkan tarikannya adalah lokasi pekerjaan atau perdagangan. Pergerakan umumnya terjadi saat jam-jam sibuk saat akan berangkat dan pulang dari bekerja pada hari kerja maupun hari libur. Selain itu Kota Surakarta juga merupakan daerah tujuan wisata yang kerap dikunjungi wisatawan dari daerah lain. Tercatat saat musim liburan, volume kendaraan yang masuk ke Kota

Surakarta dapat mencapai 45% jumlahnya. Menurut data dari Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Surakarta, terdapat 7 titik rawan kemacetan yang biasa timbul saat liburan. Ketujuh titik tersebut yaitu :

- Jalan Slamet Riyadi (Solo Square).
- Persimpangan Faroka.
- Persimpangan Tugu Wisnu (Terminal Tirtonadi).
- Persimpangan Gemblegan.
- Persimpangan Panggung.
- Jalan Urip Sumoharjo (Pasar Gede).
- Jalan S. Parman (Pasar Legi).

4.1.2 Bus Rapid Transit (Batik Solo Trans)

Angkutan bus perkotaan disediakan oleh Pemerintah Kota Surakarta untuk memenuhi permintaan transportasi di dalam Kota Surakarta. Pada saat ini, terdapat dua perusahaan yang menyediakan atau mengoperasikan bus perkotaan yaitu DAMRI dan PT. Bengawan Solo Trans. Kedua perusahaan tersebut akan menjalankan delapan koridor trayek bus rapid transit yang disebut Batik Solo Trans. DAMRI akan mengoperasikan koridor 1 dan koridor 8 dimana koridor 8 masih dalam tahap belum direalisasikan. Sedangkan PT. Bengawan Solo Trans akan mengoperasikan koridor 2, koridor 3, koridor 7, dan 3 koridor lain yang masih berupa tahap perencanaan. Untuk saat ini, koridor 3 dan 7 masih dilayani oleh konsorsium perusahaan bus swasta yang sebelumnya sudah beroperasi di Kota Surakarta.

Bus Rapid Transit koridor 1 mulai dioperasikan sejak tahun 2009 hingga saat ini. Sistem transportasi Batik Solo Trans koridor 1 terdiri atas 24 armada dan 35 *shelter*. Setiap moda Batik Solo Trans dilengkapi oleh berbagai fasilitas yang dapat menunjang kenyamanan penumpangnya seperti pendingin udara dan fasilitas keamanan yang memadai. Panjang keseluruhan rute yang ada di koridor 1 sepanjang 22 km dengan waktu tempuh 1,5 hingga 2 jam. Koridor 1 memiliki rute yang melewati Bandara Adi Sumarmo serta Stasiun Purwosari. Untuk

koridor 2 sendiri yang baru diresmikan tahun 2014 memiliki rute terminal Palur hingga terminal Kertosuro dengan panjang trayek 19 km dan waktu tempuh 1,5 hingga 2 jam. Koridor 2 sendiri dilayani oleh 21 armada bus. Untuk saat ini diketahui jika *load factor* dinamis untuk Koridor 1 adalah 17% dan Koridor 2 adalah 18%. Keseluruhan koridor baik yang sudah ada maupun tahap perencanaan dapat dilihat dibawah ini.

Tabel 4.8 Rute Trayek Batik Solo Trans

Trayek	Rute	Operator	Status	Armada
Koridor 1	Palur – Bandara Adi Sumarmo	DAMRI	Eksisting	24 unit
Koridor 2	Palur – Terminal Kertosuro	PT. Bengawan Solo Trans	Eksisting	21 unit
Koridor 3	Palur – Terminal Kertosuro via Pasar Klewer	PT. Bengawan Solo Trans	Perencanaan	0 unit
Koridor 4	Kertosuro – Solo Baru	PT. Bengawan Solo Trans	Perencanaan	0 unit
Koridor 5	Mojosongo – Solo Baru	PT. Bengawan Solo Trans	Perencanaan	0 unit
Koridor 6	Kadipiro – Semanggi	PT. Bengawan Solo Trans	Perencanaan	0 unit
Koridor 7	Palur – Solo Baru	PT. Bengawan Solo Trans	Perencanaan	0 unit
Koridor 8	Palur – Terminal Kertosuro via Terminal Tirtonadi	DAMRI	Perencanaan	0 unit

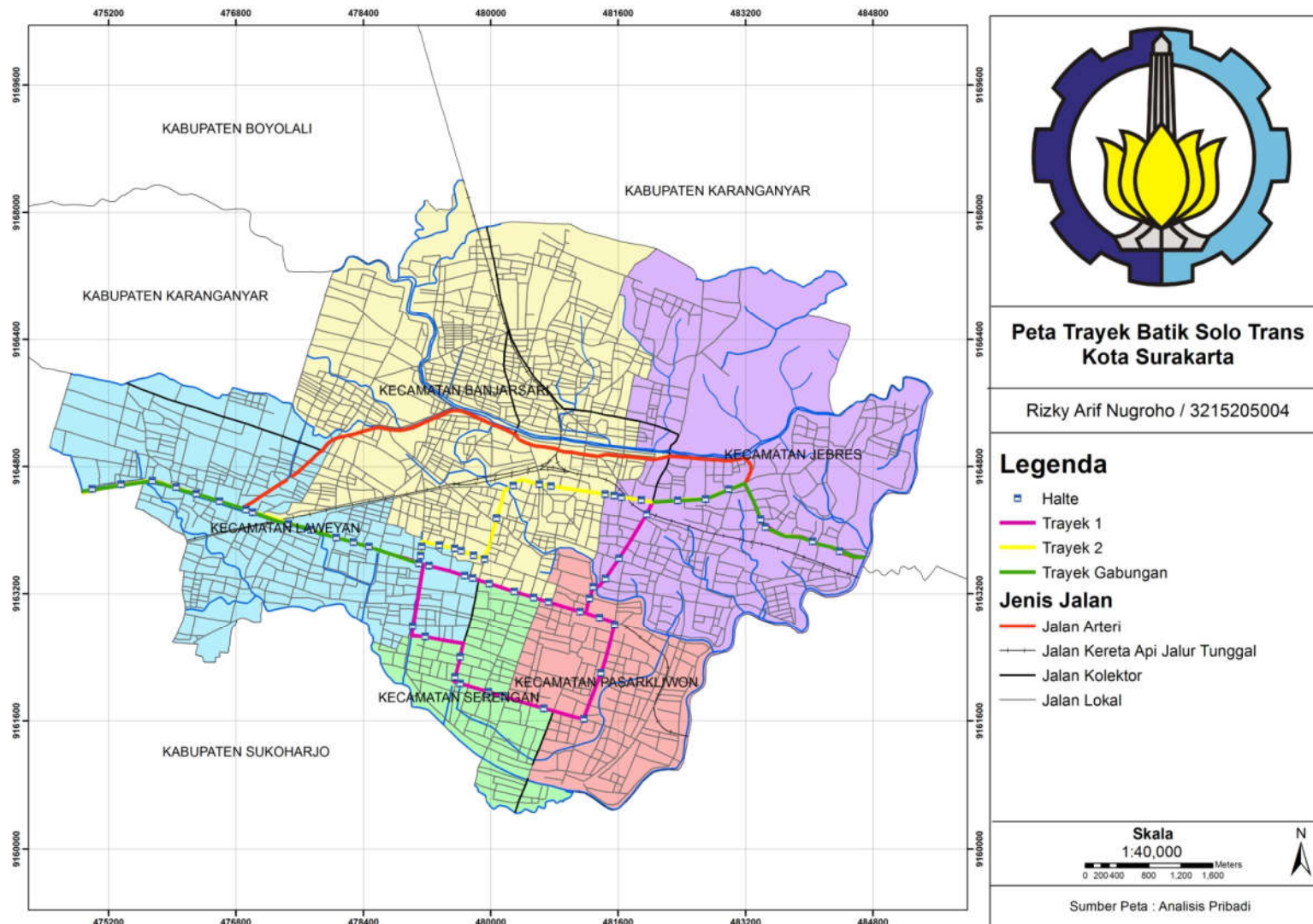
Sumber : Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Surakarta, 2015

Untuk saat ini, mayoritas wisatawan yang berkunjung ke Kota Surakarta telah mengemukakan pendapatnya dalam kuesioner yang telah disebarkan kepada 100 responden mengenai keinginan untuk menggunakan transportasi umum selama di Kota Surakarta. Berdasarkan hasil kuesioner tersebut maka sebanyak 62% menjawab mau untuk menggunakan Batik Solo Trans dan 32% menjawab enggan.

Wisatawan yang mau menggunakan transportasi umum beralasan jika menggunakan transportasi umum lebih memudahkan dalam mencapai objek wisata tujuannya, namun bagi wisatawan yang enggan menggunakan transportasi umum lebih kepada ketidaktahuan mereka mengenai informasi yang dibutuhkan dalam mengakses transportasi umum tersebut.



Gambar 4.1 Armada Batik Solo Trans
(Solopos, 2012)



(Halaman ini sengaja dikosongkan)

4.1.3 Kebijakan Pengembangan Transportasi Lokal

Pengembangan transportasi jalan disusun dengan memperhatikan strategi kebijakan sistem transportasi jalan Kota Surakarta serta permasalahan umum yang ada. Pengembangan transportasi jalan terbagi menjadi tiga perencanaan yaitu pengembangan peningkatan kinerja pelayanan, pengembangan jaringan pelayanan dan pengembangan jaringan prasarana. Namun melihat kondisi Kota Surakarta di dalam melakukan pengembangan jaringan pelayanan akan diimbangi dengan pengembangan prasarana infrastruktur maupun sebaliknya, maka keduanya menjadi saling terkait satu sama lainnya. Sedangkan untuk peningkatan kinerja pelayanan perlu dilakukan beberapa kebijakan mengenai peningkatan penyelenggaraan transportasi baik dari pandang jaringan pelayanan maupun pengembangan prasarana infrastrukturnya. Beberapa pengembangan terhadap kinerja pelayanan transportasi jalan ini antara lain mengarah pada arah pengembangan sebagai berikut.

Peningkatan kinerja pelayanan pada kapasitas transportasi di Kota Surakarta untuk jaringan jalan dengan pengembangan manajemen lalu lintas maupun dengan meminimalkan hambatan samping. Peningkatan kapasitas ini juga dilakukan pada sistem sarana angkutan dengan mengarahkan pada sistem Sarana Angkutan Umum Massal (SAUM). Namun dari segi kinerja pelayanan tidak hanya pada kapasitas layanan saja, melainkan diperlukan pengaturan untuk menekan penggunaan kendaraan pribadi yang menjadi beban sangat tinggi di perkotaan. Untuk angkutan umum dengan pengembangan jenis angkutan yang lebih bersifat massal dan cepat, namun diharapkan mampu memberikan ruang yang efisien. Hal ini terkait dengan ukuran Kota Surakarta yang saat ini relatif padat. Selain itu, upaya ini juga dilakukan untuk meningkatkan efisiensi di dalam pengembangan transportasi perkotaan dengan pengurangan penggunaan kendaraan pribadi.

Terkait dengan tarif transportasi umum, tarif angkutan umum yang ada berdasarkan perhitungan komponen biaya yang sering disebut Biaya Operasi Kendaraan (BOK). Namun kenyataan perhitungan BOK ini menjadi dilematis terhadap realitas yang ada saat ini. Tarif dinilai tidak terjangkau dengan daya beli masyarakat kalangan menengah ke bawah yang semakin terhimpit ekonomi. Untuk kalangan masyarakat menengah ke atas gaya hidup dengan menggunakan kendaraan pribadi lebih diutamakan.

Kemudian, untuk meningkatkan keselamatan pada transportasi jalan lebih ditekankan pada peningkatan kesadaran di dalam berlalu lintas di dalam masyarakat. Pembentukan masyarakat yang tertib dan teratur di dalam berlalu lintas. Kegiatan kampanye keselamatan seperti *safety riding* perlu ditingkatkan. Ketegasan di dalam pelaksanaan peraturan dan tindakan petugas di lapangan perlu juga ditingkatkan baik kerjasama antara Dinas Perhubungan maupun instansi terkait seperti Satlantas. Dilakukan juga upaya peningkatan kenyamanan di dalam transportasi jalan ini seperti peremajaan angkutan umum dan peningkatan menuju angkutan dalam kapasitas besar. Peningkatan lainnya penambahan kebutuhan angkutan yang nyaman dengan fasilitas penyejuk ruang (AC).

4.2 Pariwisata di Kota Surakarta

4.2.1 Gambaran Umum Pariwisata di Kota Surakarta

Berdasarkan Surakarta Dalam Angka Tahun 2015, populasi penduduk Kota Surakarta berjumlah 586.036 jiwa di mana penduduk Kota Surakarta dikenal kental dengan budaya Jawa dan menjadi salah satu pusat pengembangan tradisi Jawa. Kejayaan Surakarta berlangsung sejak abad ke-19 mendorong perkembangan sastra Jawa, kuliner, fashion, arsitektur dan berbagai budaya lainnya. Dengan demikian maka wisata budaya dianggap merupakan daya tarik wisata di Kota Surakarta. Pada bulan Februari tahun 2016 tercatat sejumlah 617.489 wisatawan

mengunjungi Kota Surakarta yang terbagi atas 613.034 wisatawan domestik dan 4.455 wisatawan mancanegara.

Bahasa yang digunakan di Kota Surakarta menggunakan dialek Jawa Mataraman (Jawa Tengah). Dialek ini juga digunakan di wilayah Yogyakarta, Magelang, Semarang, Pati, Madiun hingga sebagian wilayah Kediri. Namun dialek wilayah Surakarta terkenal dengan dialek yang lebih halus dalam penggunaan kata-kata di percakapan sehari-hari. Bahasa resmi yang digunakan di Kota Solo menggunakan bahasa Indonesia.

4.2.2 Profil Objek Wisata di Kota Surakarta

a. Taman Satwa Taru Jurug Surakarta

Sebuah kebun binatang yang terletak di tepi Sungai Bengawan Solo serta dilengkapi dengan berbagai fasilitas hiburan untuk semua umur. Pengunjung dapat menikmati keindahan Bengawan Solo serta menyaksikan satwa-satwa yang sebagian besar berasal dari Taman Sriwedari termasuk gajah yang bernama Kiai Anggoro yang telah mati dan dikeringkan serta disimpan di Taman Satwa Taru Jurug. Taman Satwa Taru Jurug telah dilengkapi dengan bangunan yang dipergunakan untuk pertunjukan seni khususnya musik keroncong yang dinamakan Sanggar Gesang. Sanggar ini dibangun untuk menghormati seniman keroncong legendaris Gesang. Pada Taman Satwa Taru Jurug juga terdapat akuarium raksasa yang berisi aneka ragam ikan hias di seluruh Indonesia bahkan dunia menambah kelengkapan Jurug sebagai Taman Satwataru.



Gambar 4.2 Taman Satwa Taru Jurug
(Joglosemar, 2017)

b. Taman Balekambang

Taman Balekambang merupakan taman yang dibangun KGPA Mangkunegaran VII untuk kedua putrinya, GRAY Partini dan GRAY Partinah. Di dalamnya terdapat Partinah Bosch yang merupakan semacam hutan kota serta Partini Tuin berupa kolam air. Taman ini berlokasi di Jalan Ahmad Dani Surakarta dengan areal seluas 9,8 hektar.



Gambar 4.3 Taman Balekambang
(Pemkot Surakarta, 2017)

c. Keraton Kasunanan Surakarta

Objek wisata ini menjadi lambang besar di Kota Solo. Keraton adalah istana bagi raja Jawa yang memerintah wilayah Jawa Tengah pada abad lalu. Didirikan oleh Susuhan Pakubuwono II (Sunan PB II) pada tahun 1744 sebagai pengganti Keraton Kartasura yang rusak akibat geger pecinan pada tahun 1743. Keraton berdiri megah dengan luas 54 are di atas tanah. Terdapat banyak kekayaan kerajaan seperti patung-patung, pusaka kerajaan, senjata kuno dan

Menara Sanggabuwana, tempat pertemuan dengan Nyi Roro Kidul, Ratu Laut Selatan. Beberapa bangunan dan area di kompleks keraton antara lain Alun-Alun Lor, Alun-Alun Kidul, Sasana Sumewa, Sithinggil, Kamandungan, Sri Manganti, dan Kedhaton.



Gambar 4.4 Keraton Kasunanan Surakarta
(Disbudpar Surakarta, 2017)

d. Komplek Taman Hiburan Rakyat Sriwedari

Pada lokasi ini terdapat Gedung Wayang Orang sebagai tempat pementasan pertunjukan wayang orang di Kota Surakarta. Pertunjukan wayang orang ini memadukan unsur olah gerak tari, vokal, dan karakter dengan lakon cerita kisah-kisah yang berasal dari epos Mahabarata dan Ramayana. Wayang Orang Sriwedari merupakan salah satu kelompok seni wayang orang legendaris, yang tumbuh sejak masa Pakubuwono X di awal abad ke 20 dengan para pemain profesional.



Gambar 4.5 Taman Sriwedari
(Ariyanti Ratna, 2012)

e. Monumen Pers Nasional

Pada tahun 1933 di Gedung Societeit (awal sebelum berubah nama menjadi Monumen Pers Nasional) diadakan rapat yang dipimpin oleh R.M. Ir. Sarsito Mangunkusumo yang melahirkan stasiun radio baru yang bernama Solosche Vereeniging (SRV) sebagai radio pertama kaum pribumi dengan semangat kebangsaan. Di gedung ini pula, organisasi profesi kewartawanan pertama yaitu PWI (Persatuan Wartawan Indonesia) terbentuk pada 9 Februari 1946, tanggal ini ditetapkan sebagai hari lahir Persatuan Wartawan Indonesia dan Hari Pers Nasional.

Pada tanggal 9 Pebruari 1978 Presiden Soeharto meresmikan gedung Societiet Sasana Soeka menjadi Monumen Pers Nasional dengan penanda tanganan prasasti. Monumen Pers Nasional adalah Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Informasi dan Komunikasi Publik Kementerian Komunikasi dan Informatika.



Gambar 4.6 Monumen Pers Nasional
(Wikipedia, 2017)

f. Pasar Gedhe

Pasar Gedhe Harjonagoro adalah sebuah pasar tradisional di pusat Kota Solo yang dibangun oleh Thomas Karsten (seorang arsitek terkenal di Belanda). Dengan arsitektur yang menarik dan disesuaikan dengan iklim tropis, pasar ini menjadi bagian objek penataan kota. Pasar Gedhe memiliki orientasi pertemuan sumbu linier dengan Keraton Kasunanan. Di sini pengunjung dapat membeli berbagai jenis buah dan sayuran serta menikmati kuliner tradisional khas Solo seperti timlo dan dawet.



Gambar 4.7 Pasar Gedhe
(Disbudpar Surakarta, 2017)

g. Pasar Klewer

Merupakan pasar batik dan tekstil terbesar di Indonesia. Terdapat berbagai jenis batik disini, dari kualitas yang paling rendah

hingga yang paling mahal. Tawar-menawar di Pasar Klewer ini merupakan seni tersendiri bagi pembeli dan penjual batik.



Gambar 4.8 Pasar Klewer
(Radar Solo, 2017)

h. Pura Mangkunegaran

Pura Mangkunegaran didirikan oleh Raden Mas Said yang lebih dikenal dengan nama Pangeran Sember Nyawa pada tahun 1757 setelah penandatanganan Perundingan Salatiga pada tanggal 13 Maret. Bangunan ini merupakan sebuah keraton yang sangat indah dan terawat. Pura Mangkunegaran menjadi gudang seni dan budaya klasik Jawa. Beberapa harta berharga yang terdapat di keraton ini diyakini berasal dari Kerajaan Majapahit (1293 – 1478) dan Mataram (1586 – 1755). Keraton ini memiliki banyak koleksi berharga seperti topeng tari, kostum wayang orang, wayang kayu dan wayang kulit, ikon agama, dan berbagai pusaka dan barang antik lainnya. Sejak tahun 1986, Pura Mangkunegaran dapat dikunjungi oleh umum baik untuk wisatawan nusantara maupun wisatawan mancanegara.



Gambar 4.9 Pura Mangkunegaran
(Disbudpar Surakarta, 2017)

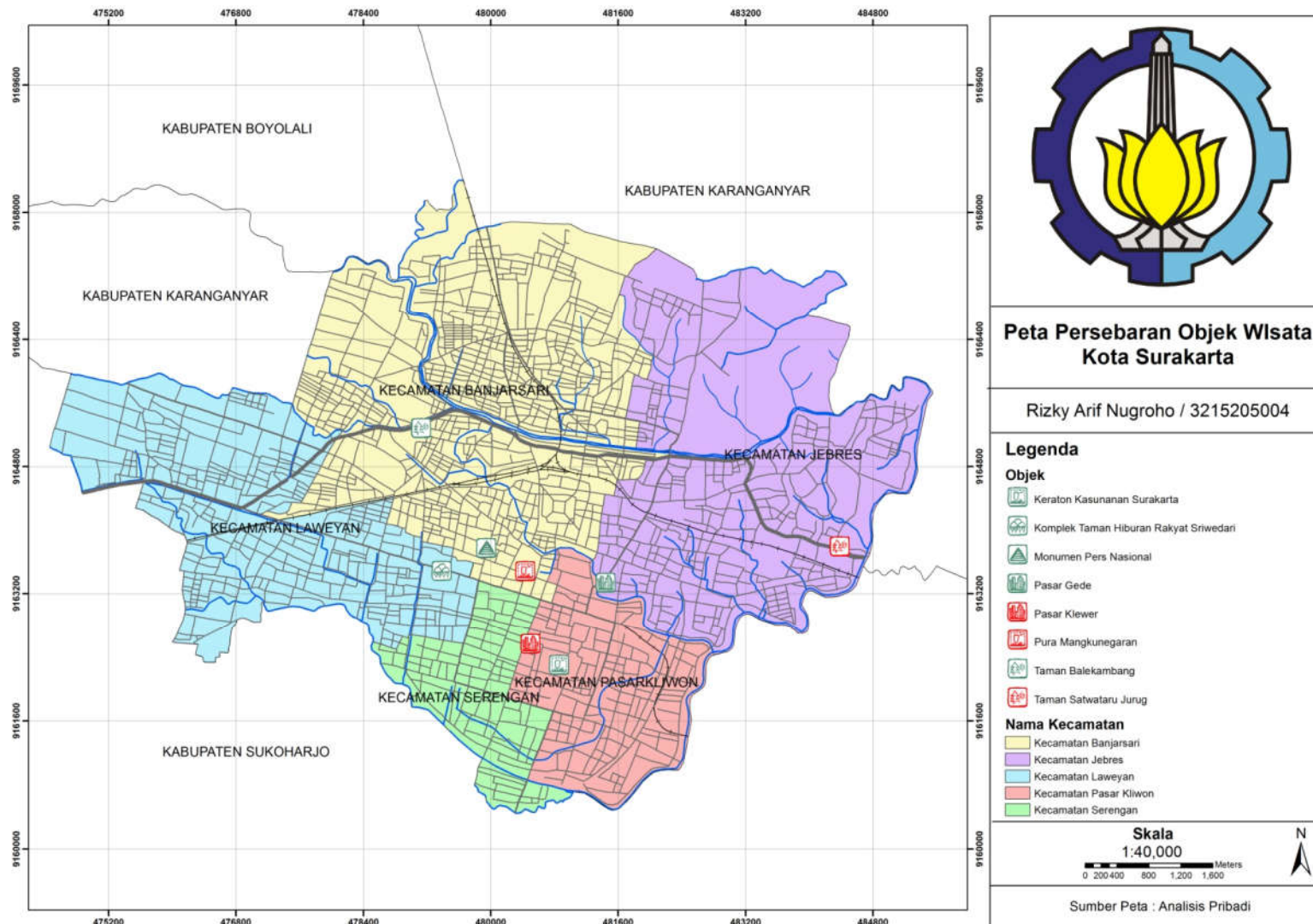
i. Museum Radya Pustaka

Museum ini merupakan museum tertua yang ada di Indonesia. Museum Radya Pustaka dibangun pada tahun 1890 yang terletak di Kompleks Taman Sriwedari. Benda kuno yang tersimpan antara lain arca batu dan arca perunggu dari zaman Hindu dan Budha. Juga Terdapat koleksi keris dan senjata tradisional, gamelan, wayang kulit, wayang beber, benda-benda keramik termasuk hadiah dari Napoleon Bonaparte. Museum Radya Pustaka juga menyimpan koleksi berbagai kitab kesusasteraan kuno berbahasa dan berhuruf jawa kuno serta koleksi berbahasa asing seperti Belanda.



Gambar 4.10 Museum Radya Pustaka
(Solopos, 2011)

(Halaman ini sengaja dikosongkan)



(Halaman ini sengaja dikosongkan)

4.2.3 Kebijakan Pengembangan Pariwisata Menurut RPJMD Kota Surakarta Tahun 2016-2021

Kota Surakarta adalah kota yang memiliki peninggalan 2 (dua) buah keraton, yaitu Keraton Kasunanan dan Keraton Mangkunegaran. Kota Surakarta menjadi anggota Organisasi Kota-kota Warisan Dunia (*World Heritage*). Hal ini menempatkan Kota Surakarta sebagai kota yang punya mandat menguatkan nilai-nilai budaya Jawa sebagai kekayaan bangsa. Kebijakan cagar budaya perlu diprioritaskan. Di Kota Surakarta banyak aktivis Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) yang mengorganisir komunitas warga. LSM sebagai modal sosial kota ini dapat dimanfaatkan sebagai forum bagi warga untuk berdiskusi dan bersama-sama pemerintah mengembangkan Kota Surakarta sebagai Kota Budaya.

Terdapat pula isu strategis mengenai kepariwisataan di Kota Surakarta seperti penguatan karakter budaya kawasan dengan cara mengintegrasikan pembangunan karakter fisik lingkungan dengan pengembangan ekonomi wilayah dan pengembangan pariwisata budaya berbasis lokalitas. Aset seperti Keraton Kasunanan, Keraton Mangkunegaran, serta kawasan-kawasan bersejarah seperti kawasan Pasar Gede, kampung-kampung tradisional serta potensi ekonomi lokal seperti Pasar Klewer, Taman Balekambang, Taman Satwa Taru Jurug, Monumen Pers Nasional, serta budaya dan adat istiadat seperti Museum Radya Pustaka dan Taman Sriwedari menjadi kekuatan besar Kota Surakarta untuk bersaing dengan daerah lain.

4.3 Analisis Karakteristik Wisatawan di Kota Surakarta

Dalam penelitian ini, untuk mengetahui karakteristik dari wisatawan yang mengunjungi Kota Surakarta dilakukan dengan cara melakukan survei dan menyebarkan kuesioner kepada 100 orang responden. Jumlah tersebut diperoleh menggunakan rumus *sampling* untuk populasi dengan jumlah yang tidak dapat terdefiniskan. Karakteristik dalam penelitian ini mencakup karakteristik demografis dari wisatawan yang berkaitan dengan jenis kelamin,

usia, pekerjaan, tingkat pendidikan, dan status perkawinan. Kemudian karakteristik fisiologis dari wisatawan yang mencakup lama kunjungan dan anggaran yang disediakan oleh wisatawan. Selain kedua karakteristik tersebut, perlu diketahui pula bagaimana pola perjalanan wisata yang dilakukan oleh para wisatawan tersebut. Pola perjalanan wisata dalam penelitian ini mencakup jumlah peserta, tujuan/motif wisata, dan bagaimana mereka menyelenggarakan perjalanan wisatanya.

4.3.1 Karakteristik Demografis

Berdasarkan hasil penyebaran kuesioner yang dilakukan di beberapa objek wisata yang ada di Kota Surakarta, maka diperoleh data sebagai berikut.

a. Jenis Kelamin Wisatawan

Jenis kelamin wisatawan merupakan hal pertama yang menjadi aspek dalam karakteristik demografis wisatawan yang berkunjung ke Kota Surakarta. Hasil dari kuesioner terdapat pada tabel berikut.

Tabel 4.9 Jenis Kelamin Wisatawan

Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
Laki-Laki	48	48%
Perempuan	52	52%
Jumlah	100	100%

Sumber : Kuesioner, 2017

Berdasarkan tabel diatas, maka dapat diketahui jika minat wisatawan pria dan wisatawan wanita dalam mengunjungi Kota Surakarta ternyata tidak terlalu jauh berbeda, bahkan cenderung berimbang. Hal ini dapat terlihat dari data persentase wisatawan pria yang berjumlah 48%, sedangkan untuk persentase wisatawan wanita berjumlah 52%. Dengan demikian maka dapat disimpulkan jika Kota Surakarta menarik untuk dikunjungi baik oleh wisatawan pria maupun wisatawan wanita.

b. Usia Wisatawan

Usia wisatawan juga menjadi salah satu bagian dari karakteristik demografis yang diteliti dalam penelitian ini. Berikut hasil yang diperoleh dari kuesioner yang disebarkan ke responden.

Tabel 4.10 Usia Wisatawan

Usia Wisatawan	Jumlah	Persentase
<15 Tahun	1	1%
15-24 Tahun	61	61%
25-39 Tahun	29	29%
>39 Tahun	9	9%
Jumlah	100	100%

Sumber : Kuesioner, 2017

Berdasarkan data tersebut, maka dapat disimpulkan jika rentang usai 15-24 tahun menjadi jumlah wisatawan paling dominan di Kota Surakarta, kemudian rentang usia 25-39 tahun dengan persentase 29%. Untuk usia <15 tahun dan >40 tahun hanya berjumlah sedikit yaitu hanya 1% dan 9%. Rentang usia 15-24 tahun menjadi wisatawan yang paling dominan dikarenakan objek wisata yang ada di Kota Surakarta sangat kental dengan nuansa budaya yang masih terjaga. Pada era informasi dan penggunaan sosial media yang cukup tinggi maka nuansa kebudayaan yang kental terasa menjadi sesuatu hal yang unik dan menarik, ditambah pula jika rentang usia 15-24 tahun adalah pengguna sosial media yang aktif.

c. Mata Pencapaian Wisatawan

Jenis mata pencapaian turut mempengaruhi karakteristik dari wisatawan yang mengunjungi Kota Surakarta. Berdasarkan hasil dari kuesioner yang berhasil dikumpulkan, maka datanya adalah sebagai berikut.

Tabel 4.11 Jenis Mata Pencapaian Wisatawan

Mata Pencapaian	Jumlah	Persentase
Buruh Industri	7	7%
PNS/TNI/Polri	3	3%
Lain-Lain (swasta, pelajar/mahasiswa)	90	90%
Jumlah	100	100%

Sumber : Kuesioner, 2017

Sesuai dengan usia dominan dari wisatawan yang berkunjung ke Kota Surakarta yaitu 15-24 tahun seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, maka untuk mata pencapaian yang mendominasi adalah dari kalangan karyawan maupun wiraswasta dan juga kalangan mahasiswa/pelajar, sesuai dengan rentang umur

tersebut. Jumlahnya sendiri mencapai 90% dari keseluruhan responden. Mata pencaharian lain yang terdata adalah buruh industri sebanyak 7% dan PNS/TNI/Polri sebanyak 3%.

d. Tingkat Pendidikan Wisatawan

Aspek lain yang juga termasuk dalam karakteristik demografis dari wisatawan adalah tingkat pendidikan. Berdasarkan data yang berhasil diperoleh dari responden, maka penyajiannya adalah sebagai berikut.

Tabel 4.12 Tingkat Pendidikan Wisatawan

Tingkat Pendidikan	Jumlah	Persentase
SD	4	4%
SMP	17	17%
SMA	62	62%
Perguruan Tinggi	17	17%
Jumlah	100	100%

Sumber : Kuesioner, 2017

Berdasarkan data yang diperoleh dari responden tentang tingkat pendidikan wisatawan yang mengunjungi Kota Surakarta, maka mayoritas adalah lulusan SMA dengan jumlah 62%. Jumlah berikutnya adalah lulusan perguruan tinggi bersama dengan lulusan SMP berjumlah 17%. Sisanya adalah lulusan SD dengan jumlah 4%. Dengan melihat data diatas, maka dapat disimpulkan jika tingkat pendidikan yang tinggi cukup tertarik untuk mengunjungi objek wisata yang bertemakan budaya. Hal ini mungkin didorong oleh antusiasme keingintahuan mengenai hal-hal yang berkaitan dengan kebudayaan khas yang ada di Kota Surakarta.

e. Status Perkawinan Wisatawan

Aspek terakhir dalam karakteristik demografis wisatawan adalah status perkawinan wisatawan. Data yang berhasil diperoleh dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4.13 Status Perkawinan Wisatawan

Status Perkawinan	Jumlah	Persentase
Kawin	31	31%
Belum Kawin	69	69%
Jumlah	100	100%

Sumber : Kuesioner, 2017

Berdasarkan data diatas maka dapat disimpulkan jika mayoritas wisatawan yang mengunjungi Kota Surakarta berstatus belum kawin yang berjumlah 69% berbanding terbalik dengan status kawin berjumlah 31%. Hal tersebut terjadi karena sepertinya objek wisata yang ada di Kota Surakarta lebih menarik untuk dikunjungi bagi wisatawan yang belum berkeluarga.

4.3.2 Karakteristik Fisiologis

Berdasarkan hasil penyebaran kuesioner yang dilakukan di beberapa objek wisata yang ada di Kota Surakarta, maka diperoleh data sebagai berikut :

a. Lama Kunjungan Wisatawan

Lama kunjungan wisatawan menjadi aspek pertama yang perlu diketahui dalam karakteristik fisiologis wisatawan yang berkunjung ke Kota Surakarta. Data yang diperoleh disajikan dalam tabel berikut.

Tabel 4.14 Lama Kunjungan Wisatawan

Lama Kunjungan	Jumlah	Persentase
<12 Jam	55	55%
12-24 Jam	11	11%
>24 Jam	34	34%
Jumlah	100	100%

Sumber : Kuesioner, 2017

Berdasarkan data diatas, dapat terlihat bahwa mayoritas wisatawan yang berkunjung ke Kota Surakarta dengan lama kunjungan <12 jam dengan persentase 55%. Wisatawan yang berkunjung hingga >24 jam juga memiliki persentase yang cukup tinggi yaitu berjumlah 34%. Sedangkan wisatawan yang berkunjung dengan lama kunjungan 12-24 jam di kota Surakarta hanya berjumlah 11% saja. Dapat disimpulkan jika mayoritas wisatawan hanya mengunjungi objek wisata tertentu saja di Kota Surakarta sehingga tidak memerlukan waktu kunjungan yang lebih lama, namun sebagian wisatawan memutuskan untuk tinggal >24 jam di Kota Surakarta untuk dapat mengunjungi beberapa objek wisata

yang ada di Kota Surakarta sekaligus menandakan perlunya tempat menginap bagi mereka.

b. Alokasi Anggaran Wisata

Aspek karakteristik fisiologis selanjutnya adalah alokasi anggaran wisata yang disediakan oleh wisatawan ketika mengunjungi Kota Surakarta. Untuk alokasi anggaran wisata, wisatawan boleh menjawab lebih dari satu macam anggaran sesuai dengan yang telah direncanakan wisatawan. Berikut data yang diperoleh dari kuesioner.

Tabel 4.15 Alokasi Anggaran Wisata Wisatawan

Alokasi Anggaran Wisata Wisatawan	Jumlah	Persentase
Biaya Perjalanan	59	26,5%
Restoran	34	15,2%
Penginapan	20	9%
Transportasi	56	25,1%
Cenderamata	25	11,2%
Lain-Lain	29	13%
Jumlah Jawaban	223	100%

Sumber : Kuesioner, 2017

Berdasarkan data diatas maka terlihat jika wisatawan paling banyak mengalokasikan anggaran untuk biaya perjalanan itu sendiri dan transportasi selama berada di Kota Surakarta dengan persentase sejumlah 26,5% dan 25,1%. Wisatawan juga mengalokasikan anggaran untuk restoran sejumlah 15,2%. Untuk alokasi cenderamata dan lain-lain sejumlah 11,2% dan 13%. Hanya 9% wisatawan yang mengalokasikan anggaran untuk penginapan. Dapat disimpulkan jika wisatawan yang berkunjung ke Kota Surakarta memang sudah mempersiapkan alokasi anggaran untuk perjalanan dan transportasi selama berada di Kota Surakarta. Selain itu mereka juga mempersiapkan alokasi untuk restoran, namun memang hanya sedikit yang mengalokasikan untuk penginapan. Hal ini sesuai dengan data bahwa mayoritas wisatawan mengunjungi Kota Surakarta dengan lama kunjungan <12 jam saja.

4.3.3 Pola Perjalanan Wisata Wisatawan

Berdasarkan hasil penyebaran kuesioner yang dilakukan di beberapa objek wisata yang ada di Kota Surakarta, maka diperoleh data sebagai berikut :

a. Jumlah Peserta Kegiatan Wisata

Bentuk wisata yang dilakukan wisatawan dalam kunjungannya ke Kota Surakarta dapat dilihat dari jumlah peserta kegiatan wisata yang dilakukan. Berdasarkan hasil dari persebaran kuesioner, maka diperoleh data sebagai berikut.

Tabel 4.16 Jumlah Peserta Kegiatan Wisata

Jumlah Peserta	Jumlah	Persentase
Satu Orang	7	7%
Rombongan Keluarga	39	39%
Rombongan Non Keluarga	54	54%
Jumlah	100	100%

Sumber : Kuesioner, 2017

Dengan melihat data pada tabel diatas, maka dapat terlihat jika Kota Surakarta merupakan destinasi favorit wisatawan dengan rombongan, naik rombongan keluarga maupun rombongan non keluarga. Sedangkan hanya sedikit kunjungan wisatawan yang hanya terdiri dari satu orang saja. Tercatat rombongan keluarga sejumlah 39% dan rombongan non keluarga 54%. Sedangkan untuk peserta satu orang hanya berjumlah 7% saja.

b. Tujuan/Motif Perjalanan Wisata

Perlu diketahui juga apa tujuan/motif wisatawan dalam berkunjung ke Kota Surakarta. Berdasarkan data yang diperoleh dari penyebaran kuesioner yang telah dilakukan dapat dilihat dari tabel berikut ini.

Tabel 4.17 Tujuan/Motif Perjalanan Wisata

Tujuan/Motif Perjalanan Wisata	Jumlah	Persentase
Liburan	76	76%
Pengenalan Lingkungan	7	7%
Pendidikan	17	17%
Jumlah	100	100%

Sumber : Kuesioner, 2017

Data pada tabel diatas menggambarkan bahwa mayoritas pengunjung datang ke Kota Surakarta dengan tujuan untuk liburan, yang jumlahnya mencapai 76%. Ada beberapa yang mengunjungi sebagai motif wisata pendidikan dengan jumlah 17%. Sedangkan motif pengenalan lingkungan berjumlah 7%. Dapat disimpulkan jika corak kebudayaan yang kental di Kota Surakarta cukup menarik untuk dikunjungi dengan motif berlibur, selain itu adanya objek wisata bertema budaya juga dapat dijadikan kunjungan wisata pendidikan bagi wisatawan yang masih bersekolah.

c. Penyelenggara Perjalanan Wisata

Terakhir adalah penyelenggara perjalanan wisata. Perlu diketahui pula bagaimana wisatawan melakukan perjalanan wisata ke Kota Surakarta. Datanya dapat dilihat di tabel berikut.

Tabel 4.18 Penyelenggara Perjalanan Wisata

Penyelenggara Perjalanan Wisata	Jumlah	Persentase
Diatur Sendiri	100	100%
Diatur Biro Perjalanan	0	0%
Jumlah	100	100%

Sumber : Kuesioner, 2017

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat jika mayoritas wisatawan yang berkunjung memilih untuk merencanakan sendiri perjalanan wisata mereka jika dibandingkan dengan menyerahkan kepada biro perjalanan. Hal ini dapat terlihat dengan jumlah persentase 100% berbanding 0%. Dari data ini dapat disimpulkan jika wisatawan yang berkunjung ke Kota Surakarta tidak menyukai jadwal kunjungan yang sudah diatur biro perjalanan. Mereka lebih memilih merencanakan sendiri lokasi lokasi kunjungan yang dikehendaki.

4.3.4 Preferensi Pemilihan Moda Transportasi Oleh Wisatawan

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan kepada seluruh responden yang berjumlah 100 orang maka diperoleh hasil tentang persentase distribusi preferensi wisatawan terhadap moda transportasi yang dipilih untuk dapat mengunjungi tempat wisata tujuan. Hasilnya adalah sebagai berikut.

Tabel 4.19 Pemilihan Moda Transportasi dan Alasannya

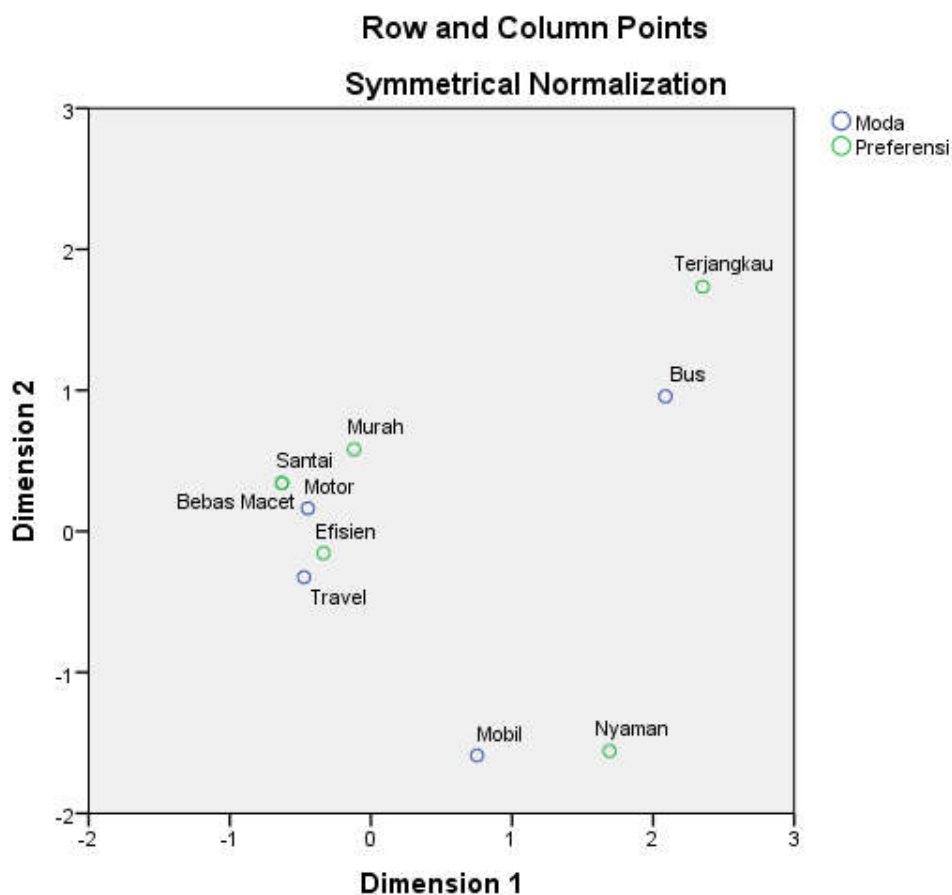
	Sepeda Motor	Mobil	Batik Solo Trans	Travel	Total
Murah	12	0	2	0	14
	12%	0%	2%	0%	14%
Efisien	35	8	1	1	45
	35%	8%	1%	1%	45%
Bebas Macet	11	0	0	0	11
	11%	0%	0%	0%	11%
Nyaman	0	19	3	0	22
	0%	19%	3%	0%	22%
Santai	2	0	0	0	2
	2%	0%	0%	0%	2%
Terjangkau	1	0	5	0	6
	1%	0%	5%	0%	6%
Total	61	27	11	1	100
	61%	27%	11%	1%	100%

Sumber : Kuesioner, 2017

Berdasarkan tabel diatas, terlihat bahwa 61% wisatawan memilih sepeda motor sebagai moda transportasi pilihannya, 27% memilih menggunakan mobil, 11% memilih menggunakan Batik Solo Trans, dan hanya 1% memilih menggunakan travel.

Dalam memilih alasan pemilihan moda transportasi yang digunakan, wisatawan mengutarakan beragam alasan. Data tersebut kemudian dikelompokkan menjadi 6 kategori yang mewakili alasan tersebut. Terdapat alasan yang muncul di semua pemilihan moda, yaitu alasan efisien. Baik wisatawan yang memilih menggunakan sepeda motor, mobil, Batik Solo Trans, maupun travel mengutarakan alasan ini.

Data yang diperoleh kemudian dianalisis menggunakan analisis korespondensi menggunakan piranti lunak SPSS 23 sehingga menghasilkan hubungan sebagai berikut.



Gambar 4.11 Hubungan Moda dan Alasannya (Analisis, 2017)

Berdasarkan gambar hasil olahan piranti lunak diatas tentang hubungan antara pemilihan moda transportasi oleh wisatawan dan alasannya, maka dapat disimpulkan sebagai berikut.

- Moda transportasi sepeda motor berkoresponden dengan alasan bebas macet, santai, murah, dan efisien.
- Moda transportasi travel berkoresponden dengan alasan efisien.
- Moda transportasi mobil berkoresponden dengan alasan nyaman.
- Moda transportasi Batik Solo Trans berkoresponden dengan alasan terjangkau.

Dengan diperolehnya kesimpulan diatas, maka dapat dijelaskan mengapa sepeda motor menjadi moda transportasi yang paling banyak dipilih. Hal ini dikarenakan dengan menggunakan sepeda

motor maka diperoleh perjalanan yang bebas macet sebab sepeda motor dapat melakukan manuver diantara kendaraan bermotor lainnya dengan leluasa. Sepeda motor cenderung mudah digerakkan kesana kemari sehingga dirasa lebih efisien dalam mengunjungi beberapa tempat. Selain itu, sepeda motor juga lebih sedikit mengkonsumsi bahan bakar sehingga dapat menghemat pengeluaran serta dengan pergerakan yang lebih baik, wisatawan dapat lebih santai dalam melakukan perjalanan.

Moda transportasi pilihan kedua adalah mobil dimana moda ini dianggap lebih nyaman dikendarai dibandingkan moda kendaraan lainnya. Namun kekurangannya adalah moda ini tidak murah dan rawan terjebak kemacetan. Moda transportasi selanjutnya adalah Batik Solo Trans. Moda ini dipilih karena dianggap cukup murah dan mudah dijangkau bagi semua kalangan, namun kelemahannya adalah masih terbatasnya pilihan trayek yang dilayani sehingga tidak memungkinkan untuk melakukan pergerakan dengan efisien.

Moda yang terakhir adalah travel yang dianggap efisien. Travel menyediakan layanan antar jemput dari rumah hingga ke tempat tujuan sehingga memudahkan penggunaannya. Namun kelemahan dari moda ini adalah penumpangnya memiliki tujuan yang berbeda sehingga penggunaannya tidak dapat lebih santai menikmati perjalanan.

4.3.5 Karakteristik Wisatawan di Kota Surakarta

Berdasarkan paparan analisis diatas, maka karakteristik wisatawan yang berkunjung ke Kota Surakarta jika dilihat dari karakteristik geografis, demografis, fisiologis, dan pola perjalanan wisata yang dilakukan adalah sedikit didominasi oleh kaum perempuan berusia muda yaitu antara 15-24 tahun dengan status belum kawin. Mayoritas merupakan pelajar/mahasiswa/karyawan dengan tingkat pendidikan paling banyak adalah SMA.

Para wisatawan tersebut hanya tinggal di Kota Surakarta selama <12 jam saja, walaupun ada sebagian yang memutuskan menginap atau tinggal >24 jam. Hal ini mempengaruhi alokasi anggaran yang mereka siapkan sebelum berkunjung ke Kota Surakarta

dimana mereka kebanyakan hanya menyiapkan untuk biaya perjalanan dan transportasi selama di Kota Surakarta saja. Meskipun demikian, ada pula yang mempersiapkan alokasi untuk penginapan, khususnya bagi wisatawan yang memutuskan untuk tinggal di Kota Surakarta >24 jam.

Pola perjalanan yang dilakukan banyak dipengaruhi oleh karakteristik demografis dan fisiologis yang telah disebutkan sebelumnya. Kebanyakan wisatawan berkunjung ke Kota Surakarta dengan rombongan dan tidak menggunakan biro perjalanan. Mereka berkunjung ke Kota Surakarta dalam rangka liburan. Selain itu mereka memilih menggunakan moda transportasi sepeda motor karena dirasa lebih efisien, bebas macet, santai, dan murah.

4.4 Analisis Kinerja Batik Solo Trans di Kota Surakarta

4.4.1 Uji Validitas dan Reliabilitas Data

a. Uji Validitas Data

Dalam penelitian ini digunakan instrumen penelitian berupa kuesioner tertutup untuk memperoleh data mengenai persepsi wisatawan terhadap transportasi umum dan kinerja dari transportasi umum yang ada di Kota Surakarta. Sebelum dilakukan penelitian maka dilakukan uji validitas dan reliabilitas kuesioner melalui uji coba kuesioner untuk memperoleh hasil yang terukur dengan baik. Uji validitas dan reliabilitas kuesioner dilakukan kepada sampel 20 pengguna Batik Solo Trans di Kota Surakarta. Tujuan uji coba ini adalah untuk menghindari adanya pertanyaan-pertanyaan yang sulit dimengerti.

Dalam kuesioner yang digunakan, terdapat pertanyaan mengenai persepsi dan kinerja Batik Solo Trans. Kedua item pertanyaan yang digunakan memiliki konstruk variabel yang sama sehingga item-item yang valid pada kuesioner persepsi terhadap Batik Solo Trans dapat digunakan sebagai item dalam kuesioner kinerja Batik Solo Trans. Dalam melakukan uji validitas dan reliabilitas kuesioner digunakan piranti lunak SPSS 23. Item

pertanyaan dianggap valid jika diperoleh indeks validitas $> r$ tabel dengan sampel sejumlah 20 orang yang bernilai 0,5614.

Hasil analisis validitas pada kuesioner persepsi terhadap Batik Solo Trans memperlihatkan bahwa dari total 23 item, semuanya dinyatakan valid sebagaimana dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.20 Uji Validitas

Variabel	Indeks Validitas
Bukti Langsung	0,801-0,947
Keandalan	0,972-0,925
Daya Tanggap	0,913
Jaminan	0,780-0,941
Empati	0,839-0,947

Sumber : Analisis, 2017

b. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas dilakukan untuk mengukur seberapa jauh responden menjawab pertanyaan dengan memberikan jawaban yang konsisten terhadap kuesioner yang diberikan. Pengukuran dilakukan dengan piranti lunak SPSS 23 dengan melakukan uji statistik *cronbach's alpha*. Suatu konstruk atau variabel dikatakan reliabel jika memberikan nilai *cronbach's alpha* $> 0,60$.

Hasil uji reliabilitas variabel persepsi pengguna Batik Solo Trans dapat diketahui nilai masing-masing variabel pada tabel berikut.

Tabel 4.21 Uji Reliabilitas

Variabel	Cronbach's Alpha
Bukti Langsung	0,960
Keandalan	0,918
Daya Tanggap	0,8
Jaminan	0,946
Empati	0,886

Sumber : Analisis, 2017

Berdasarkan tabel diatas maka dapat disimpulkan jika variabel diatas sudah reliabel.

4.4.2 Bukti Langsung

a. Distribusi persepsi bukti langsung

Tabel 4.22 Distribusi Persepsi Bukti Langsung

No.	Persepsi Bukti Langsung		STP	TP	P	SP	Total
1	Keberadaan tempat menyimpan barang	Frekuensi	2	6	64	28	100
		Skor	2	12	192	112	318
2	Keberadaan identitas pengenalan bagi staf	Frekuensi	0	7	53	40	100
		Skor	0	14	159	160	333
3	Keberadaan identitas kendaraan (plat nomor)	Frekuensi	2	5	42	51	100
		Skor	2	10	126	204	342
4	Keberadaan lampu isyarat tanda bahaya	Frekuensi	0	3	44	53	100
		Skor	0	6	132	212	350
5	Keberadaan penerangan yang memadai	Frekuensi	1	2	38	57	100
		Skor	1	4	114	228	347
6	Keberadaan petugas keamanan	Frekuensi	1	4	46	49	100
		Skor	1	8	138	196	343
7	Keberadaan tempat duduk	Frekuensi	1	0	45	54	100
		Skor	1	0	135	216	352
8	Keberadaan fasilitas kebersihan dalam kendaraan	Frekuensi	0	3	55	42	100
		Skor	0	6	165	168	339

Sumber : Kuesioner, 2017

Berdasarkan kompilasi data diatas, maka dapat diketahui jika sebagian besar pengguna Batik Solo Trans menganggap perlu yaitu : (64 responden) adanya tempat untuk menyimpan barang dalam moda, (53 responden) staf menggunakan identitas pengenalan, (51 responden) moda transportasi memiliki identitas kendaraan (plat nomor), (53 responden) adanya lampu isyarat tanda bahaya, (59 responden) adanya penerangan yang memadai, (49 responden)

adanya petugas keamanan, (54 responden) adanya tempat duduk dalam moda transportasi, dan (55 responden) adanya fasilitas kebersihan dalam kendaraan.

Bukti langsung merupakan bagian yang langsung dapat dilihat oleh pengguna transportasi umum seperti identitas pengenalan, penerangan memadai, lampu isyarat, atau fasilitas kebersihan.

b. Distribusi kinerja bukti langsung

Tabel 4.23 Distribusi Kinerja Bukti langsung

No.	Kinerja Bukti Langsung		STS	TS	S	SS	Total
1	Keberadaan tempat menyimpan barang	Frekuensi	3	19	65	13	100
		Skor	3	38	195	52	288
2	Keberadaan identitas pengenalan bagi staf	Frekuensi	2	15	63	20	100
		Skor	2	30	189	80	301
3	Keberadaan identitas kendaraan (plat nomor)	Frekuensi	0	6	67	27	100
		Skor	0	12	201	108	321
4	Keberadaan lampu isyarat tanda bahaya	Frekuensi	3	17	60	20	100
		Skor	3	34	180	80	297
5	Keberadaan penerangan yang memadai	Frekuensi	1	9	66	24	100
		Skor	1	18	198	96	313
6	Keberadaan petugas keamanan	Frekuensi	6	29	42	23	100
		Skor	6	58	126	92	282
7	Keberadaan tempat duduk	Frekuensi	2	16	62	20	100
		Skor	2	32	186	80	300
8	Keberadaan fasilitas kebersihan dalam kendaraan	Frekuensi	8	28	40	24	100
		Skor	8	56	120	96	280

Sumber : Kuesioner, 2017

Berdasarkan kompilasi data diatas, maka dapat diketahui kesesuaian sesuai jumlah responden menurut pengguna transportasi umum yaitu : (65 responden) adanya tempat untuk menyimpan barang dalam moda, (63 responden) staf menggunakan identitas pengenalan, (67 responden) moda transportasi memiliki identitas kendaraan (plat nomor), (60 responden) adanya lampu isyarat tanda bahaya, (66 responden) adanya penerangan yang memadai, (42 responden) adanya petugas keamanan, (62 responden) adanya tempat duduk dalam moda transportasi, dan (40 responden) adanya fasilitas kebersihan dalam kendaraan.

c. Analisis *importance-performace analysis* bukti langsung

Setelah mengetahui jawaban dari responden, kemudian hasil skor jawaban masing-masing butir pertanyaan digunakan untuk mencari rata-rata dari nilai persepsi dan kesesuaian seperti dalam tabel berikut.

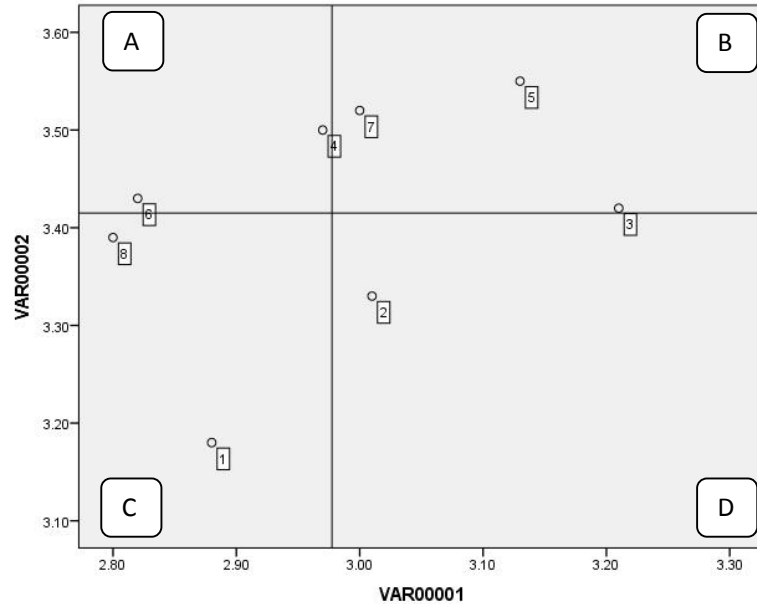
Tabel 4.24 Rata-Rata Persepsi dan Kinerja Bukti Langsung

No.	Butir Pertanyaan	Persepsi	Kinerja	\bar{x}	\bar{y}	Kesesuaian
1	Keberadaan tempat menyimpan barang	318	288	2,88	3,18	90%
2	Keberadaan identitas pengenalan bagi staf	333	301	3,01	3,33	90%
3	Keberadaan identitas kendaraan (plat nomor)	342	321	3,21	3,42	93%
4	Keberadaan lampu isyarat tanda bahaya	350	297	2,97	3,50	84%
5	Keberadaan penerangan yang memadai	347	313	3,13	3,47	90%
6	Keberadaan petugas keamanan	343	282	2,82	3,43	82%
7	Keberadaan tempat duduk	352	300	3	3,52	85%
8	Keberadaan fasilitas kebersihan dalam kendaraan	339	280	2,8	3,39	82%
Rata-Rata				2,97	3,41	87%

Sumber : Analisis, 2017

Berdasarkan hasil perhitungan diatas, persentase kesesuaian tertinggi adalah 93% dan terendah adalah 82% dengan rata-rata persentase kesesuaian adalah 87%. Hal ini ditunjang oleh moda dari transportasi umum yang digunakan sudah dalam kondisi yang baik. Selain itu juga ditugaskan petugas selain supir untuk menarik karcis dari pengguna sehingga supir dapat bertugas dengan penuh konsentrasi. Kondisi armada yang baik juga turut mendukung fasilitas-fasilitas yang ada dalam moda transportasi umum yang ada juga dalam kualitas yang baik pula seperti lampu penerangan, alat pemadaman api, dan lain sebagainya. Untuk kesesuaian terendah yaitu keberadaan petugas keamanan memang sesuai keadaan di lapangan dimana untuk saat ini tidak ada petugas keamanan di halte maupun di dalam bus.

Dengan nilai rata-rata dari \bar{x} dan \bar{y} telah diketahui, maka nilai tersebut dapat diketahui untuk menentukan posisi penempatan variabel bukti langsung dalam kuadran diagram kartesius. Berikut adalah penempatan variabel dalam diagram kartesius.



Gambar 4.12 Diagram Kartesius Bukti Langsung

Dalam gambar diagram kartesius tersebut, terlihat bahwa variabel-variabel dari bukti langsung berdasarkan persepsi dan kinerja letaknya terbagi menjadi empat kuadran. Adapun interpretasi setiap kuadran tersebut adalah sebagai berikut :

- Kuadran A

Dalam kuadran ini ditunjukkan hal yang perlu diprioritaskan dalam meningkatkan pelayanan Batik Solo Trans sebagai pendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta. Sebab hal ini dinilai sangat penting namun performanya masih belum sesuai harapan. Berdasarkan diagram kartesius tersebut maka variabel keberadaan lampu isyarat tanda bahaya dan keberadaan petugas keamanan perlu ditingkatkan.

- Kuadran B

Dalam kuadran ini ditunjukkan hal yang perlu dipertahankan dalam meningkatkan pelayanan Batik Solo Trans

sebagai pendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta. Sebab telah ada kesesuaian antara tingkat kepentingan dan performa yang ditunjukkan. Berdasarkan diagram kartesius tersebut maka variabel keberadaan identitas kendaraan (plat nomor), keberadaan penerangan yang memadai, dan keberadaan tempat duduk harus dipertahankan.

- Kuadran C

Dalam kuadran ini ditunjukkan hal yang dianggap tidak penting dan pelaksanaannya juga termasuk biasa-biasa saja dalam meningkatkan pelayanan Batik Solo Trans sebagai pendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta. Berdasarkan diagram kartesius tersebut maka variabel keberadaan tempat menyimpan barang dan keberadaan fasilitas kebersihan dalam kendaraan dianggap berlebihan oleh pengguna transportasi umum.

- Kuadran D

Dalam kuadran ini ditunjukkan hal yang dinilai berlebihan dalam meningkatkan pelayanan Batik Solo Trans sebagai pendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta. Berdasarkan diagram kartesius tersebut maka keberadaan identitas pengenalan bagi staf dianggap kurang penting dan kinerjanya biasa saja.

4.4.3 Keandalan

a. Distribusi persepsi keandalan

Tabel 4.25 Distribusi Persepsi Keandalan

No.	Persepsi Keandalan		STP	TP	P	SP	Total
1	Durasi pengisian bahan bakar yang singkat	Frekuensi	5	18	60	17	100
		Skor	5	36	180	68	289
2	Waktu tunggu kedatangan yang singkat	Frekuensi	3	10	53	34	100
		Skor	3	20	159	136	318
3	Durasi berhenti pada tempat pemberhentian yang cukup	Frekuensi	1	8	65	26	100
		Skor	1	16	195	104	316
4	Keberadaan informasi pelayanan transportasi	Frekuensi	0	1	47	52	100
		Skor	0	2	141	208	351

Sumber : Kuesioner, 2017

Berdasarkan kompilasi data diatas, maka dapat diketahui jika sebagian besar pengguna Batik Solo Trans menganggap perlu yaitu : (60 responden) durasi pengisian bahan bakar yang singkat,

(53 responden) waktu tunggu kedatangan yang singkat, (65 responden) waktu berhenti pada tempat pemberhentian yang cukup, dan (52 responden) keberadaan informasi pelayanan transportasi.

Besarnya persepsi para pengguna Batik Solo Trans diatas menggambarkan keinginan mereka terhadap optimalisasi pelayanan yang memuaskan.

b. Distribusi kinerja keandalan

Tabel 4.26 Distribusi Kinerja Keandalan

No.	Kinerja Keandalan		STS	TS	S	SS	Total
1	Durasi pengisian bahan bakar yang singkat	Frekuensi	5	27	62	6	100
		Skor	5	54	186	24	269
2	Waktu tunggu kedatangan yang singkat	Frekuensi	9	34	48	9	100
		Skor	9	68	144	36	257
3	Durasi berhenti pada tempat pemberhentian yang cukup	Frekuensi	6	26	60	8	100
		Skor	6	52	180	64	302
4	Keberadaan informasi pelayanan transportasi	Frekuensi	5	22	56	17	100
		Skor	5	44	168	68	285

Sumber : Kuesioner, 2017

Berdasarkan kompilasi data diatas, maka dapat diketahui kesesuaian sesuai jumlah responden menurut pengguna Batik Solo Trans yaitu : (62 responden) durasi pengisian bahan bakar yang singkat, (48 responden) waktu tunggu kedatangan yang singkat, (60 responden) durasi berhenti pada tempat pemberhentian yang cukup, dan (56 responden) keberadaan informasi pelayanan transportasi.

c. Analisis *importance-performace analysis* keandalan

Setelah mengetahui jawaban dari responden, kemudian hasil skor jawaban masing-masing butir pertanyaan digunakan untuk mencari rata-rata dari nilai persepsi dan kesesuaian seperti dalam tabel berikut.

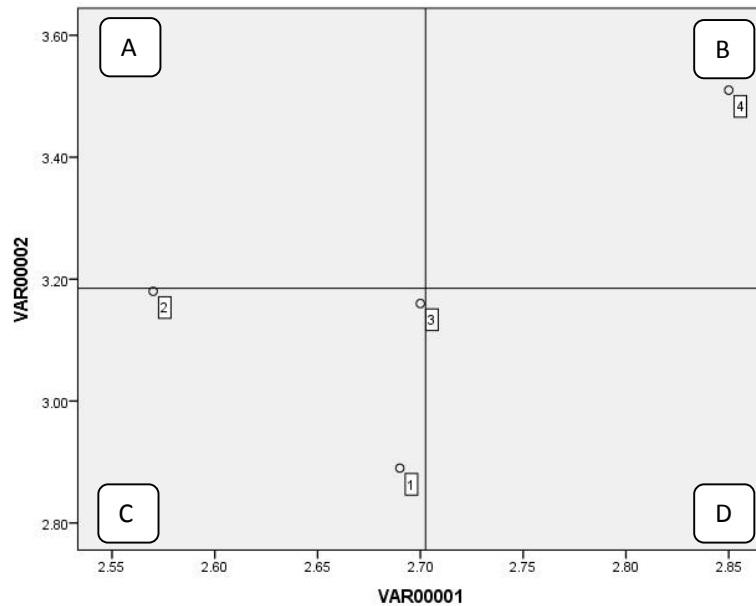
Tabel 4.27 Rata-Rata Persepsi dan Kinerja Keandalan

No.	Butir Pertanyaan	Persepsi	Kinerja	\bar{x}	\bar{y}	Kesesuaian
1	Durasi pengisian bahan bakar yang singkat	289	269	2,69	2,89	93%
2	Waktu tunggu kedatangan yang singkat	318	257	2,57	3,18	80%
3	Durasi berhenti pada tempat pemberhentian yang cukup	316	302	3,16	3,02	95%
4	Keberadaan informasi pelayanan transportasi	351	285	2,85	3,51	81%
Rata-Rata				2,8	3,15	88%

Sumber : Analisis, 2017

Berdasarkan hasil perhitungan diatas, persentase kesesuaian tertinggi adalah 95% dan terendah adalah 80% dengan rata-rata persentase kesesuaian adalah 88%. Hal ini terlihat dari pelayanan yang diberikan oleh moda transportasi tersebut saat beroperasi. Rata-rata dibutuhkan waktu kurang lebih 10 menit untuk menunggu di halte, namun tingkat kesesuaian yang rendah menggambarkan bahwa pengguna Batik Solo Trans ingin waktu tunggu lebih dipersingkat lagi. Selain itu jarang ditemui Batik Solo Trans yang harus mengisi bahan bakar saat sedang membawa penumpang.

Dengan nilai rata-rata dari \bar{x} dan \bar{y} telah diketahui, maka nilai tersebut dapat diketahui untuk menentukan posisi penempatan variabel keandalan dalam kuadran diagram kartesius. Berikut adalah penempatan variabel dalam diagram kartesius.



Gambar 4.13 Diagram Kartesius Keandalan

Dalam gambar diagram kartesius tersebut, terlihat bahwa variabel-variabel dari keandalan berdasarkan persepsi dan kinerja letaknya terbagi menjadi empat kuadran. Adapun interpretasi setiap kuadran tersebut adalah sebagai berikut :

- Kuadran A

Dalam kuadran ini ditunjukkan hal yang perlu diprioritaskan dalam meningkatkan pelayanan Batik Solo Trans sebagai pendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta. Sebab hal ini dinilai sangat penting namun performanya masih belum sesuai harapan. Berdasarkan diagram kartesius tersebut maka tidak ada variabel dari indikator keandalan yang perlu ditingkatkan performanya.

- Kuadran B

Dalam kuadran ini ditunjukkan hal yang perlu dipertahankan dalam meningkatkan pelayanan Batik Solo Trans sebagai pendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta. Sebab telah ada kesesuaian antara tingkat kepentingan dan performa yang ditunjukkan. Berdasarkan diagram kartesius tersebut maka variabel keberadaan informasi pelayanan transportasi harus dipertahankan.

- Kuadran C

Dalam kuadran ini ditunjukkan hal yang dianggap tidak penting dan pelaksanaannya juga termasuk biasa-biasa saja dalam meningkatkan pelayanan Batik Solo Trans sebagai pendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta. Berdasarkan diagram kartesius tersebut maka variabelnya adalah durasi pengisian bahan bakar yang singkat, waktu tunggu kedatangan yang singkat, dan durasi berhenti pada tempat pemberhentian yang cukup.

- Kuadran D

Dalam kuadran ini ditunjukkan hal yang dinilai berlebihan dalam meningkatkan pelayanan Batik Solo Trans sebagai pendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta. Berdasarkan diagram kartesius tersebut maka tidak ada variabel dari keandalan yang masuk dalam kuadran ini.

4.4.4 Daya Tanggap

a. Distribusi persepsi daya tanggap

Tabel 4.28 Distribusi Persepsi Daya Tanggap

No.	Kinerja Daya Tanggap		STP	TP	P	SP	Total
1	Kecepatan transportasi umum cukup cepat	Frekuensi	5	29	49	17	100
		Skor	5	58	147	68	278
2	Kepadatan jalan yang dilalui transportasi cukup lancar	Frekuensi	3	4	59	34	100
		Skor	3	8	177	136	324

Sumber : Kuesioner, 2017

Berdasarkan kompilasi data diatas, maka dapat diketahui jika sebagian besar pengguna Batik Solo Trans menganggap perlu yaitu : (49 responden) kecepatan transportasi umum cukup cepat dan (59 responden) kepadatan jalan yang dilalui transportasi cukup lancar.

Pengguna Batik Solo Trans akan mengharapkan bahwa ia juga akan dapat dilayani dengan baik apabila transportasi umum yang lain juga melayaninya dengan baik. Pada tingkatan inilah Batik Solo Trans harus dapat melayani penggunanya dengan baik.

b. Distribusi kinerja daya tanggap

Tabel 4.29 Distribusi Kinerja Daya Tanggap

No.	Kinerja Daya Tanggap		STS	TS	S	SS	Total
1	Kecepatan transportasi umum cukup cepat	Frekuensi	6	28	60	6	100
		Skor	6	56	180	24	266
2	Kepadatan jalan yang dilalui transportasi cukup lancar	Frekuensi	9	28	54	9	100
		Skor	9	56	162	36	263

Sumber : Kuesioner, 2017

Berdasarkan kompilasi data diatas, maka dapat diketahui kesesuaian sesuai jumlah responden menurut pengguna Batik Solo Trans yaitu : (60 responden) kecepatan transportasi umum cukup cepat dan (54 responden) Kepadatan jalan yang dilalui transportasi cukup lancar.

c. Analisis *importance-performace analysis* daya tanggap

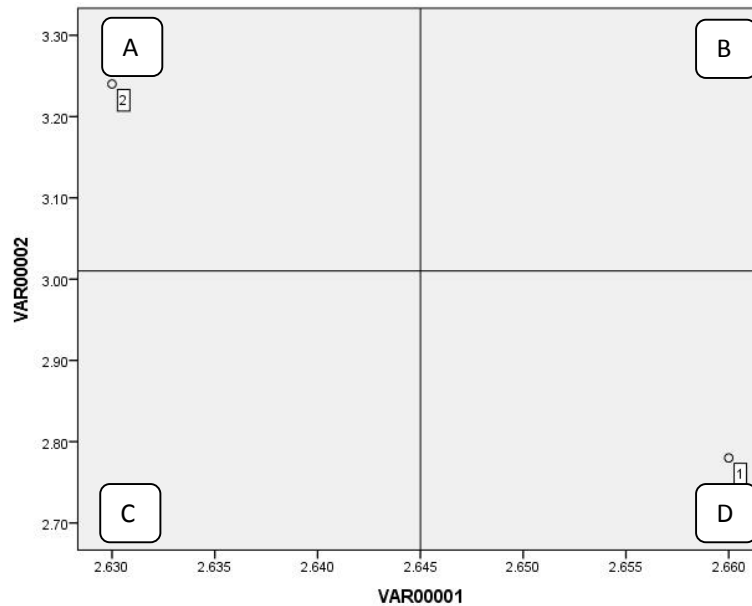
Tabel 4.30 Rata-Rata Persepsi dan Kinerja Daya Tanggap

No.	Butir Pertanyaan	Persepsi	Kinerja	\bar{x}	\bar{y}	Kesesuaian
1	Kecepatan transportasi umum cukup cepat	278	266	2,66	2,78	95%
2	Kepadatan jalan yang dilalui transportasi cukup lancar	324	263	2,63	3,24	81%
Rata-Rata				2,64	3,01	87%

Sumber : Analisis, 2017

Berdasarkan hasil perhitungan diatas, persentase kesesuaian tertinggi adalah 95% dan terendah adalah 81% dengan rata-rata persentase kesesuaian adalah 87%. Hal ini terlihat dari moda transportasi umum memiliki jalurnya sendiri sehingga dapat berjalan dengan lancar dan bebas hambatan. Untuk nilai kesesuaian yang terendah yaitu kepadatan jalan yang dilalui transportasi cukup lancar, memang fakta di lapangan masih terdapat beberapa titik rawan kemacetan di Kota Surakarta sehingga mempengaruhi nilai kesesuaian yang diperoleh.

Dengan nilai rata-rata dari \bar{x} dan \bar{y} telah diketahui, maka nilai tersebut dapat diketahui untuk menentukan posisi penempatan variabel daya tanggap dalam kuadran diagram kartesius. Berikut adalah penempatan variabel dalam diagram kartesius.



Gambar 4.14 Diagram Kartesius Daya Tanggap

Dalam gambar diagram kartesius tersebut, terlihat bahwa variabel-variabel dari daya tanggap berdasarkan persepsi dan kinerja letaknya terbagi menjadi empat kuadran. Adapun interpretasi setiap kuadran tersebut adalah sebagai berikut :

- Kuadran A

Dalam kuadran ini ditunjukkan hal yang perlu diprioritaskan dalam meningkatkan pelayanan Batik Solo Trans sebagai pendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta. Sebab hal ini dinilai sangat penting namun performanya masih belum sesuai harapan. Berdasarkan diagram kartesius tersebut maka kepadatan jalan yang dilalui transportasi perlu ditingkatkan kelancarannya.

- Kuadran B

Dalam kuadran ini ditunjukkan hal yang perlu dipertahankan dalam meningkatkan pelayanan Batik Solo Trans sebagai pendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta. Sebab telah ada kesesuaian antara tingkat kepentingan dan performa yang ditunjukkan. Berdasarkan diagram kartesius tersebut maka tidak ada variabel dari daya tanggap yang harus dipertahankan.

- Kuadran C

Dalam kuadran ini ditunjukkan hal yang dianggap tidak penting dan pelaksanaannya juga termasuk biasa-biasa saja dalam meningkatkan pelayanan Batik Solo Trans sebagai pendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta. Berdasarkan diagram kartesius tersebut maka tidak ada variabel dari daya tanggap yang masuk dalam kuadran ini.

- Kuadran D

Dalam kuadran ini ditunjukkan hal yang dinilai berlebihan dalam meningkatkan pelayanan Batik Solo Trans sebagai pendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta. Berdasarkan diagram kartesius tersebut maka variabelnya adalah kecepatan transportasi umum cukup cepat.

4.4.5 Jaminan

a. Distribusi persepsi jaminan

Tabel 4.31 Distribusi Persepsi Jaminan

No.	Persepsi Jaminan		STP	TP	P	SP	Total
1	Tingkat kecelakaan rendah	Frekuensi	5	3	30	62	100
		Skor	5	6	90	248	349
2	Tingkat kejahatan rendah	Frekuensi	3	2	30	65	100
		Skor	3	4	90	260	357
3	Hanya menaikkan/menurunkan penumpang pada tempatnya	Frekuensi	3	5	53	39	100
		Skor	3	10	159	156	328
4	Perlindungan terhadap cuaca	Frekuensi	2	7	58	33	100
		Skor	2	14	174	132	322
5	Luas lantai yang cukup bagi penumpang untuk berdiri	Frekuensi	1	13	56	30	100
		Skor	1	26	168	120	315
6	Kapasitas angkut penumpang yang cukup besar	Frekuensi	4	18	58	20	100
		Skor	4	36	174	80	294

Sumber : Kuesioner 2017

Berdasarkan kompilasi data diatas, maka dapat diketahui jika sebagian besar pengguna Batik Solo Trans menganggap perlu yaitu : (62 responden) tingkat kecelakaan rendah, (65 responden) tingkat kejahatan rendah, (53 responden) hanya menaikkan/menurunkan penumpang pada tempatnya, (58 responden) perlindungan terhadap cuaca, (56 responden) luas lantai yang cukup

bagi penumpang untuk berdiri, dan (58 responden) kapasitas angkut penumpang yang cukup besar.

Jaminan merupakan tolok ukur kemampuan serta keterampilan moda transportasi umum agar sepenuhnya dapat dipercaya tanpa ragu. Kegagalan dalam memberikan jaminan kepada pengguna transportasi umum akan berakibat timbulnya keengganan untuk menggunakan transportasi umum kembali.

b. Distribusi kinerja jaminan

Tabel 4.32 Distribusi Kinerja Jaminan

No.	Persepsi Jaminan		STS	TS	S	SS	Total
1	Tingkat kecelakaan rendah	Frekuensi	3	27	58	12	100
		Skor	3	54	174	48	279
2	Tingkat kejahatan rendah	Frekuensi	2	27	57	14	100
		Skor	2	54	171	56	283
3	Hanya menaikkan/menurunkan penumpang pada tempatnya	Frekuensi	10	24	51	15	100
		Skor	10	48	153	60	271
4	Perlindungan terhadap cuaca	Frekuensi	2	23	60	15	100
		Skor	2	46	180	60	288
5	Luas lantai yang cukup bagi penumpang untuk berdiri	Frekuensi	5	34	50	11	100
		Skor	5	68	150	44	267
6	Kapasitas angkut penumpang yang cukup besar	Frekuensi	6	24	55	15	100
		Skor	6	48	165	60	279

Sumber : Kuesioner, 2017

Berdasarkan kompilasi data diatas, maka dapat diketahui kesesuaian sesuai jumlah responden menurut pengguna Batik Solo Trans yaitu : (58 responden) tingkat kecelakaan rendah, (57 responden) tingkat kejahatan rendah, (51 responden) hanya menaikkan/menurunkan penumpang pada tempatnya, (60 responden) perlindungan terhadap cuaca, (50 responden) luas lantai yang cukup bagi penumpang untuk berdiri, dan (55 responden) kapasitas angkut penumpang yang cukup besar.

c. Analisis *importance-performace analysis* jaminan

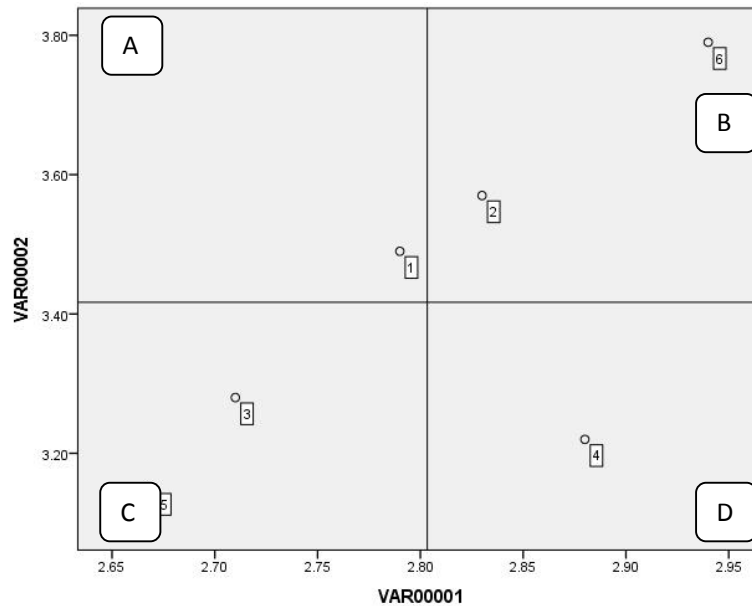
Tabel 4.33 Rata-Rata Persepsi dan Kinerja Jaminan

No.	Butir Pertanyaan	Persepsi	Kinerja	\bar{x}	\bar{y}	Kesesuaian
1	Tingkat kecelakaan rendah	349	279	2,79	3,49	79%
2	Tingkat kejahatan rendah	357	283	2,83	3,57	79%
3	Hanya menaikkan/menurunkan penumpang pada tempatnya	328	271	2,71	3,28	82%
4	Perlindungan terhadap cuaca	322	288	2,88	3,22	89%
5	Luas lantai yang cukup bagi penumpang untuk berdiri	315	267	2,67	3,15	84%
6	Kapasitas angkut penumpang yang cukup besar	294	279	2,94	3,79	94%
Rata-Rata				2,8	3,41	82%

Sumber : Analisis, 2017

Berdasarkan hasil perhitungan diatas, persentase kesesuaian tertinggi adalah 94% dan terendah adalah 79% dengan rata-rata persentase kesesuaian adalah 82%. Hal ini terlihat dari moda transportasi umum yang digunakan sudah memenuhi standar keamanan maupun kenyamanan untuk dapat dioperasikan sebagai transportasi umum. Namun adanya nilai kesesuaian terendah pada tingkat kecelakaan rendah dan tingkat kejahatan rendah banyak dipengaruhi oleh ketiadaan petugas keamanan dan kondisi jalan yang penuh dengan kendaraan sehingga menimbulkan rasa tidak nyaman bagi pengguna Batik Solo Trans walaupun sebenarnya kasus kecelakaan maupun kejahatan terkait Batik Solo Trans sangat jarang terjadi..

Dengan nilai rata-rata dari \bar{x} dan \bar{y} telah diketahui, maka nilai tersebut dapat diketahui untuk menentukan posisi penempatan variabel jaminan dalam kuadran diagram kartesius. Berikut adalah penempatan variabel dalam diagram kartesius.



Gambar 4.15 Diagram Kartesius Jaminan

Dalam gambar diagram kartesius tersebut, terlihat bahwa variabel-variabel dari jaminan berdasarkan persepsi dan kinerja letaknya terbagi menjadi empat kuadran. Adapun interpretasi setiap kuadran tersebut adalah sebagai berikut :

- Kuadran A

Dalam kuadran ini ditunjukkan hal yang perlu diprioritaskan dalam meningkatkan pelayanan Batik Solo Trans sebagai pendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta. Sebab hal ini dinilai sangat penting namun performanya masih belum sesuai harapan. Berdasarkan diagram kartesius tersebut maka variabel tingkat kecelakaan rendah perlu ditingkatkan.

- Kuadran B

Dalam kuadran ini ditunjukkan hal yang perlu dipertahankan dalam meningkatkan pelayanan Batik Solo Trans sebagai pendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta. Sebab telah ada kesesuaian antara tingkat kepentingan dan performa yang ditunjukkan. Berdasarkan diagram kartesius tersebut maka variabel tingkat kejahatan rendah dan kapasitas angkut penumpang yang cukup besar harus dipertahankan.

- Kuadran C

Dalam kuadran ini ditunjukkan hal yang dianggap tidak penting dan pelaksanaannya juga termasuk biasa-biasa saja dalam meningkatkan pelayanan Batik Solo Trans sebagai pendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta. Berdasarkan diagram kartesius tersebut maka variabel hanya menaikkan/menurunkan penumpang pada tempatnya dan luas lantai yang cukup bagi penumpang untuk berdiri yang masuk dalam kuadran ini.

- Kuadran D

Dalam kuadran ini ditunjukkan hal yang dinilai berlebihan dalam meningkatkan pelayanan Batik Solo Trans sebagai pendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta. Berdasarkan diagram kartesius tersebut maka variabelnya adalah perlindungan terhadap cuaca.

4.4.6 Empati

a. Distribusi persepsi empati

Tabel 4.34 Distribusi Persepsi Empati

No.	Persepsi Empati		STP	TP	P	SP	Total
1	Kemudahan dalam menaiki/menuruni kendaraan	Frekuensi	0	4	58	38	100
		Skor	0	8	174	152	334
2	Tarif yang sesuai dengan keadaan ekonomi masyarakat	Frekuensi	1	1	38	60	100
		Skor	1	2	114	240	357
3	Keberadaan sirkulasi udara yang cukup	Frekuensi	2	2	40	56	100
		Skor	2	4	120	224	350

Sumber : Kuesioner, 2017

Berdasarkan kompilasi data diatas, maka dapat diketahui jika sebagian besar pengguna Batik Solo Trans menganggap perlu yaitu : (58 responden) kemudahan dalam menaiki/menuruni kendaraan, (60 responden) tarif yang sesuai dengan keadaan ekonomi masyarakat, dan (56 responden) keberadaan sirkulasi udara yang cukup.

Besarnya persentase persepsi pengguna Batik Solo Trans di atas mencerminkan pada saat ini terdapat keinginan yang besar pula untuk diberikan kemudahan dan kenyamanan dalam menggunakan moda transportasi umum.

b. Distribusi kinerja empati

Tabel 4.35 Distribusi Kinerja Empati

No.	Kinerja Empati		STS	TS	S	SS	Total
1	Kemudahan dalam menaiki/menuruni kendaraan	Frekuensi	2	18	66	14	100
		Skor	2	36	198	56	292
2	Tarif yang sesuai dengan keadaan ekonomi masyarakat	Frekuensi	4	19	63	14	100
		Skor	4	38	189	56	287
3	Keberadaan sirkulasi udara yang cukup	Frekuensi	7	13	62	18	100
		Skor	7	26	186	72	291

Sumber : Kuesioner, 2017

Berdasarkan kompilasi data diatas, maka dapat diketahui kesesuaian sesuai jumlah responden menurut pengguna Batik Solo Trans yaitu : (66 responden) kemudahan dalam menaiki/menuruni kendaraan, (63 responden) tarif yang sesuai dengan keadaan ekonomi masyarakat, dan (62 responden) keberadaan sirkulasi udara yang cukup.

c. Analisis *importance-performace analysis* empati

Tabel 4.36 Rata-Rata Persepsi dan Kinerja Empati

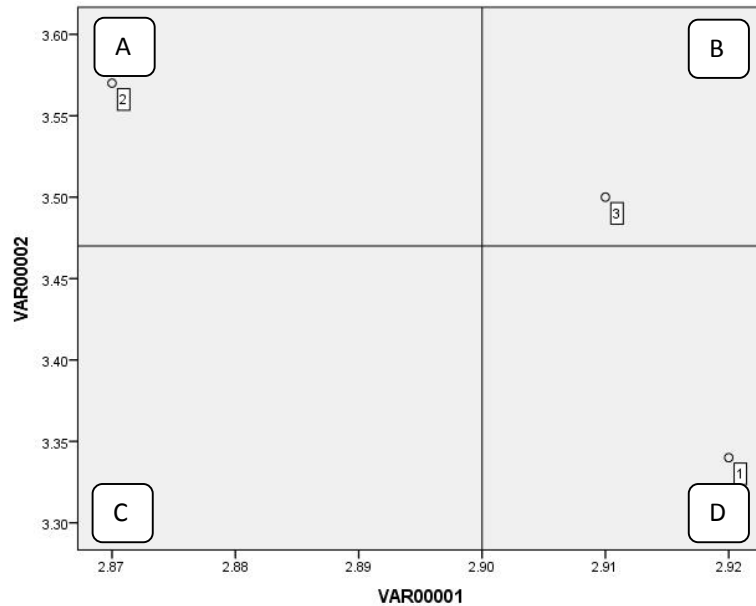
No.	Butir Pertanyaan	Persepsi	Kinerja	\bar{x}	\bar{y}	Kesesuaian
1	Kemudahan dalam menaiki/menuruni kendaraan	334	292	2,92	3,34	87%
2	Tarif yang sesuai dengan keadaan ekonomi masyarakat	357	287	2,87	3,57	80%
3	Keberadaan sirkulasi udara yang cukup	350	291	2,91	3,5	83%
Rata-Rata				2,9	3,47	83%

Sumber : Analisis, 2017

Berdasarkan hasil perhitungan diatas, persentase kesesuaian tertinggi adalah 87% dan terendah adalah 80% dengan rata-rata persentase kesesuaian adalah 83%. Hal ini terlihat dari kemudahan dalam menggunakan transportasi umum dilihat dari keterjangkauan harga tiket dan kemudahan dalam menaiki moda transportasi umum itu sendiri. Selain itu, keberadaan *air conditioning* (AC) juga membantu menciptakan sirkulasi udara yang cukup. Meskipun begitu, tarif yang sesuai dengan keadaan ekonomi masyarakat masih memiliki kesesuaian yang paling rendah, oleh karena itu perlu

diperhatikan agar tarif yang dibayarkan sesuai dengan pelayanan yang diberikan.

Dengan nilai rata-rata dari \bar{x} dan \bar{y} telah diketahui, maka nilai tersebut dapat diketahui untuk menentukan posisi penempatan variabel empati dalam kuadran diagram kartesius. Berikut adalah penempatan variabel dalam diagram kartesius.



Gambar 4.16 Diagram Kartesius Empati

Dalam gambar diagram kartesius tersebut, terlihat bahwa variabel-variabel dari jaminan berdasarkan persepsi dan kinerja letaknya terbagi menjadi empat kuadran. Adapun interpretasi setiap kuadran tersebut adalah sebagai berikut :

- Kuadran A

Dalam kuadran ini ditunjukkan hal yang perlu diprioritaskan dalam meningkatkan pelayanan Batik Solo Trans sebagai pendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta. Sebab hal ini dinilai sangat penting namun performanya masih belum sesuai harapan. Berdasarkan diagram kartesius tersebut maka variabel tarif yang sesuai dengan keadaan ekonomi masyarakat perlu ditingkatkan.

- Kuadran B

Dalam kuadran ini ditunjukkan hal yang perlu dipertahankan dalam meningkatkan pelayanan Batik Solo Trans sebagai pendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta. Sebab telah ada kesesuaian antara tingkat kepentingan dan performa yang ditunjukkan. Berdasarkan diagram kartesius tersebut maka variabel keberadaan sirkulasi udara yang cukup harus dipertahankan.

- Kuadran C

Dalam kuadran ini ditunjukkan hal yang dianggap tidak penting dan pelaksanaannya juga termasuk biasa-biasa saja dalam meningkatkan pelayanan Batik Solo Trans sebagai pendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta. Berdasarkan diagram kartesius tersebut maka tidak ada variabel dari empati yang masuk dalam kuadran ini.

- Kuadran D

Dalam kuadran ini ditunjukkan hal yang dinilai berlebihan dalam meningkatkan pelayanan Batik Solo Trans sebagai pendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta. Berdasarkan diagram kartesius tersebut maka variabelnya adalah kemudahan dalam menaiki/menuruni kendaraan.

Tabel 4.37 Rangkuman Diagram Kartesius

Variabel	Diagram Kartesius							
	Kuadran A	Kesesuaian	Kuadran B	Kesesuaian	Kuadran C	Kesesuaian	Kuadran D	Kesesuaian
	Prioritas Utama Diperbaiki		Dipertahankan		Prioritas Rendah		Berlebihan	
Bukti Langsung	<ul style="list-style-type: none">Keberadaan lampu isyarat tanda bahaya	<ul style="list-style-type: none">84%	<ul style="list-style-type: none">Keberadaan penerangan yang memadai	<ul style="list-style-type: none">90%	<ul style="list-style-type: none">Keberadaan tempat menyimpan barang	<ul style="list-style-type: none">90%	<ul style="list-style-type: none">Keberadaan identitas pengenal bagi staf	<ul style="list-style-type: none">90%
	<ul style="list-style-type: none">Keberadaan petugas keamanan	<ul style="list-style-type: none">82%	<ul style="list-style-type: none">Keberadaan tempat duduk	<ul style="list-style-type: none">85%	<ul style="list-style-type: none">Keberadaan fasilitas kebersihan dalam kendaraan	<ul style="list-style-type: none">82%		
			<ul style="list-style-type: none">Keberadaan identitas kendaraan	<ul style="list-style-type: none">93%				
Keandalan			<ul style="list-style-type: none">Keberadaan informasi pelayanan transportasi	<ul style="list-style-type: none">81%	<ul style="list-style-type: none">Durasi pengisian bahan bakar yang singkat	<ul style="list-style-type: none">93%		
					<ul style="list-style-type: none">Waktu tunggu kedatangan yang singkat	<ul style="list-style-type: none">80%		
					<ul style="list-style-type: none">Durasi berhenti pada tempat pemberhentian yang cukup	<ul style="list-style-type: none">95%		
Daya Tanggap	<ul style="list-style-type: none">Kepadatan jalan yang dilalui transportasi cukup lancar	<ul style="list-style-type: none">81%					<ul style="list-style-type: none">Kecepatan transportasi umum cukup cepat	<ul style="list-style-type: none">95%

Jaminan	<ul style="list-style-type: none"> Tingkat kecelakaan rendah 	<ul style="list-style-type: none"> 79% 	<ul style="list-style-type: none"> Tingkat kejahatan rendah 	<ul style="list-style-type: none"> 79% 	<ul style="list-style-type: none"> Hanya menaikkan/menurunkan penumpang pada tempatnya 	<ul style="list-style-type: none"> 82% 	<ul style="list-style-type: none"> Perlindungan terhadap cuaca 	<ul style="list-style-type: none"> 89%
			<ul style="list-style-type: none"> Kapasitas angkut penumpang yang cukup besar 	<ul style="list-style-type: none"> 94% 	<ul style="list-style-type: none"> Luas lantai yang cukup bagi penumpang untuk berdiri 	<ul style="list-style-type: none"> 84% 		
Empati	<ul style="list-style-type: none"> Tarif yang sesuai dengan keadaan ekonomi masyarakat 	<ul style="list-style-type: none"> 80% 	<ul style="list-style-type: none"> Keberadaan sirkulasi udara yang cukup 	<ul style="list-style-type: none"> 83% 			<ul style="list-style-type: none"> Kemudahan dalam menaiki/menuruni kendaraan 	<ul style="list-style-type: none"> 87%
Rata-Rata		81,2%	Rata-Rata	86,4%	Rata-Rata	86,5%	Rata-Rata	90,2%

Sumber : Analisis, 2017

Berdasarkan pada tabel diatas yang berisi tentang rangkuman mengenai hasil analisis kinerja dari Batik Solo Trans, dapat diketahui jika kuadran A yang menjadi prioritas utama yang perlu diperbaiki memiliki persentase kesesuaian antara persepsi dan kinerja yang paling rendah dibandingkan kuadran lainnya dengan persentase kesesuaian persepsi dan kinerja hanya 81,2%. Hal ini menunjukkan bahwa dalam perumusan konsep mengenai manajemen Batik Solo Trans dalam mendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta, variabel-variabel yang berada dalam kuadran A perlu diperbaiki kinerjanya sehingga dapat ditingkatkan persentase kesesuaian persepsi dan kinerjanya agar peningkatan kualitas layanan dari Batik Solo Trans dapat terwujud.

4.5 Analisis Aksesibilitas Batik Solo Trans Terhadap Objek Daya Tarik Wisata di Kota Surakarta

4.5.1 Destinasi Wisata Unggulan Menurut Wisatawan

Kota Surakarta memiliki objek daya tarik wisata yang sangat beragam jumlahnya. Semua objek tersebut memiliki keunggulan masing-masing yang dapat menarik minat wisatawan yang berbeda. Para wisatawan memiliki tujuan wisata favorit yang menjadi pilihan kunjungannya. Berdasarkan hal tersebut, maka perlu diketahui objek daya tarik wisata yang paling disukai wisatawan untuk diangkat menjadi objek wisata unggulan dalam penelitian ini.

Berdasarkan kuesioner yang telah disebarkan, maka diperoleh hasil seperti berikut.

Tabel 4.38 Objek Wisata Unggulan

Objek Wisata	Jumlah Pemilih	Persentase
Keraton Kasunanan Surakarta	52	46%
Pasar Gede	1	1%
Taman Hiburan Rakyat Sriwedari	3	2%
Museum Radya Pustaka	2	2%
Pura Mangkunegaran	5	4%
Kampung Batik Laweyan	7	6%
Taman Balekambang	10	9%
Pasar Klewer	7	6%
Taman Satwa Taru Jurug	24	24%
Total	111	100%

Sumber : Kuesioner, 2017

Total jawaban yang melebihi jumlah responden menandakan bahwa ada wisatawan yang menjawab lebih dari satu jawaban. Dari tabel diatas dapat diketahui jika objek daya tarik wisata yang paling diminati oleh wisatawan adalah Keraton Kasunanan Surakarta. Keraton Kasunanan Surakarta merupakan bangunan istana yang berdiri pada tahun 1175 oleh Paku Buwono II. Didalam kompleks Keraton Kasunanan Surakarta terdapat beberapa bangunan kuno dan museum

yang memamerkan koleksi benda-benda bernilai seni tinggi seperti kereta kencana, pusaka kerajaan, dan artefak lainnya. Dengan demikian maka dapat disimpulkan jika mayoritas wisatawan yang berkunjung ke Kota Surakarta menyukai objek wisata yang memiliki karakter seni dan budaya.

4.5.2 Keterjangkauan Batik Solo Trans

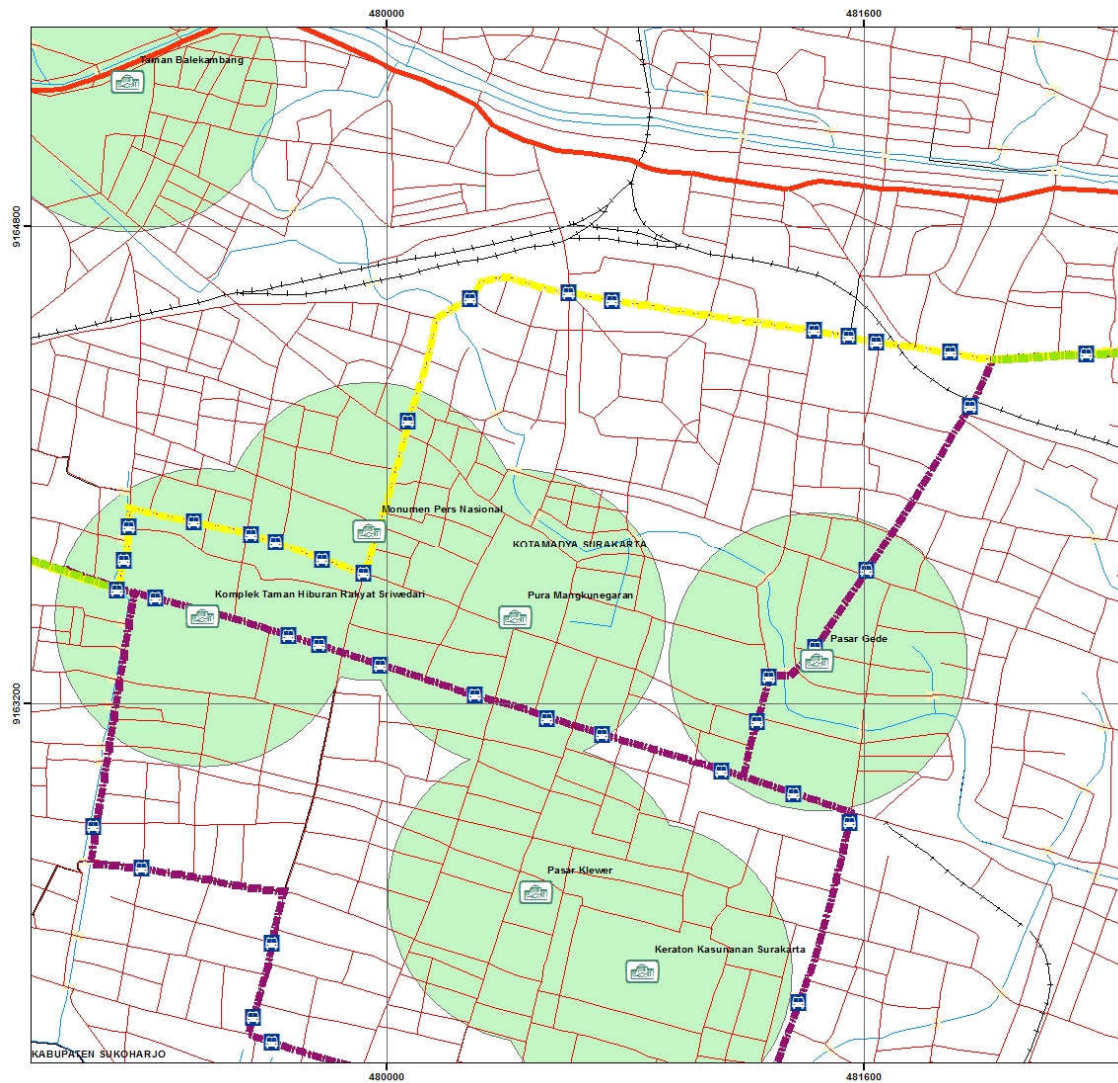
a. Jarak Halte Terhadap Objek Daya Tarik Wisata

Jarak halte terhadap objek daya tarik wisata harus berada dalam batasan kenyamanan bagi seseorang untuk berjalan kaki. Ketika jarak terlalu jauh, maka seseorang akan enggan untuk berjalan menuju tempat tersebut atau dalam penelitian ini berarti menuju tempat wisata.



Gambar 4.17 Halte Batik Solo Trans
(Dokumentasi Pribadi, 2017)

Dengan menggunakan piranti lunak ArcGIS 10.1, maka dapat diketahui jarak antara halte dengan objek wisata. Untuk lebih jelasnya, maka dapat dilihat pada peta berikut ini :



(Halaman ini sengaja dikosongkan)

Berdasarkan hasil analisis *buffer* diatas dengan jarak 500 meter sebagai interpretasi jarak nyaman dalam berjalan kaki, terlihat jika terdapat objek wisata yang berjarak diatas 500 meter dari halte terdekat. Objek wisata tersebut adalah Keraton Kasunanan Surakarta, Pasar Klewer, dan Taman Balekambang. Hal ini berarti aksesibilitas ketiga objek wisata tersebut masih rendah karena sulit dijangkau dengan berjalan kaki dari halte Batik Solo Trans. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4.39 Aksesibilitas Objek Wisata

Objek Wisata	Trayek Terdekat	Jarak Menuju Halte	Aksesibilitas
Keraton Kasunanan Surakarta	Koridor 1	>500 meter	Rendah
Taman Satwa Taru Jurug	Koridor 1, Koridor 2	<500 meter	Tinggi
Taman Balekambang	Tidak ada	Tidak ada	Rendah
Komplek Taman Hiburan Rakyat Sriwedari	Koridor 1, Koridor 2	<500 meter	Tinggi
Monumen Pers Nasional	Koridor 1, Koridor 2	<500 meter	Tinggi
Pasar Gedhe	Koridor 1	<500 meter	Tinggi
Pasar Klewer	Koridor 1	>500 meter	Rendah
Pura Mangkunegaran	Koridor 1, Koridor 2	<500 meter	Tinggi

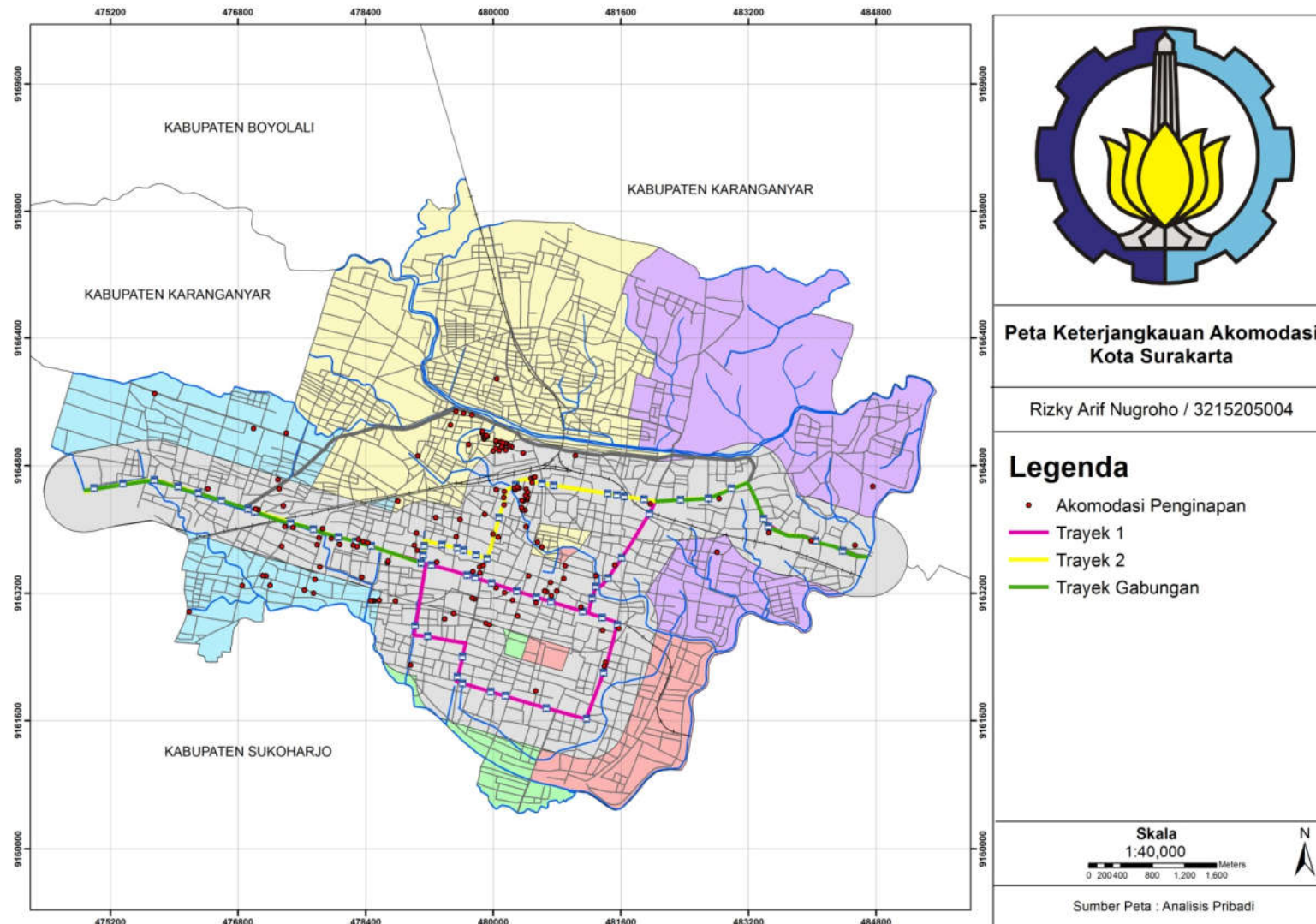
Sumber : Analisis, 2017

b. Jarak Halte Terhadap Akomodasi

Selain jarak terhadap objek daya tarik wisata, perlu diketahui juga jarak terhadap akomodasi bagi wisatawan sehingga wisatawan dari luar kota mudah untuk bergerak dari lokasi akomodasi menuju objek wisata yang dituju. Dengan menggunakan piranti lunak ArcGIS 10.1, maka dapat diketahui jarak antara halte dengan akomodasi.

Berdasarkan peta berikut, maka dapat terlihat jika seluruh area dimana banyak akomodasi penginapan di Kota Surakarta berlokasi telah dilewati oleh trayek Batik Solo Trans. Wisatawan dapat memilih akomodasi mana yang diinginkan, asal berada di sepanjang

kurang lebih 500 meter dari trayek Batik Solo Trans. Dengan demikian maka aksesibilitas akomodasi terhadap trayek Batik Solo Trans tergolong tinggi.



(Halaman ini sengaja dikosongkan)

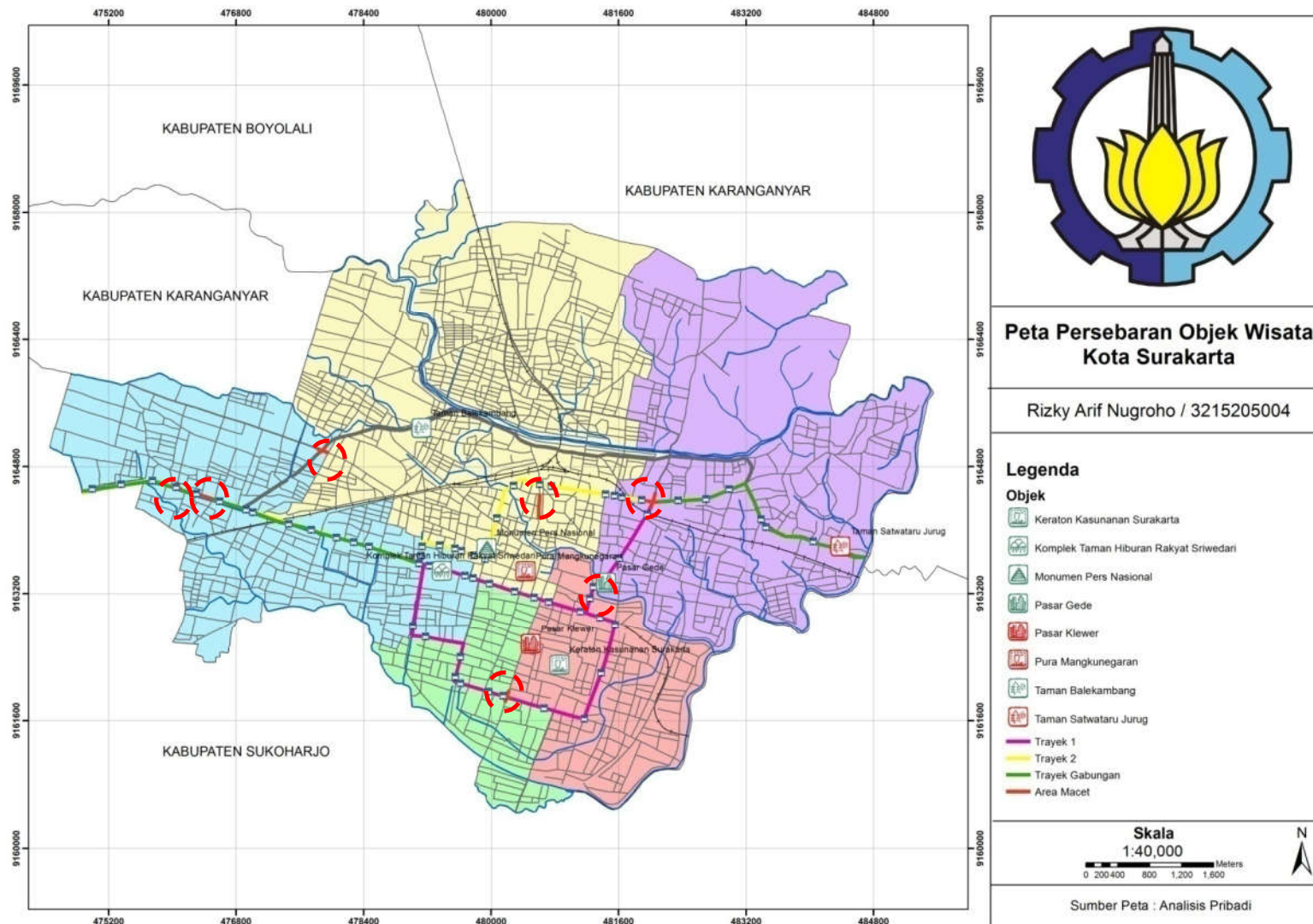
c. Jarak Antar Halte

Halte Batik Solo Trans jumlahnya mencapai 77 halte. Halte tersebut terdiri atas beberapa tipe seperti halte bangunan terbuka, halte bangunan tertutup, dan halte portabel. Sekitar 71% dari keseluruhan jumlah halte berada pada daerah pusat kegiatan yang ada di Kota Surakarta. Jarak antar halte berkisar antara 200-500 meter. Walaupun ada beberapa yang mencapai 1-2 kilometer. Sedangkan untuk jarak terpendek antar dua halte adalah 167 meter yaitu Halte Ngapeman dan Halte Timuran. Dengan demikian dapat disimpulkan jika aksesibilitas antar halte sudah cukup tinggi.

4.5.3 Kemacetan Lalu Lintas

Kemacetan merupakan penghambat aktivitas pariwisata di Kota Surakarta karena mengurangi pergerakan wisatawan dan aksesibilitas menuju lokasi tertentu. Menurut data yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Surakarta, diperoleh tujuh titik rawan kemacetan yang tersebar di seluruh ruas jalan Kota Surakarta. Persebaran Titik rawan kemacetan tersebut dapat dilihat pada peta berikut.

(Halaman ini sengaja dikosongkan)



(Halaman ini sengaja dikosongkan)

Berdasarkan peta tersebut, titik yang menjadi daerah rawan kemacetan adalah :

- Jalan Slamet Riyadi (Solo Square)
- Persimpangan Faroka
- Persimpangan Tugu Wisnu (Terminal Tirtonadi)
- Persimpangan Gemblegan
- Persimpangan Panggung
- Jalan Urip Sumoharjo (Pasar Gede)
- Jalan S. Parman (Pasar Legi).

Kemacetan tersebut biasanya terjadi ketika musim liburan akibat bertambahnya jumlah kendaraan dari luar kota yang masuk ke Kota Surakarta. Menurut data dari Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Surakarta, pada musim liburan terakhir pada bulan Desember tahun 2016, tercatat kenaikan jumlah kendaraan bermotor sebesar 45%. Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Surakarta juga memiliki data mengenai rasio V/C dari ruas jalan di Kota Surakarta. Untuk titik rawan kemacetan tersebut datanya adalah sebagai berikut:

Tabel 4.40 Kualitas Layanan Jalan

Lokasi	VCR	Tingkat Pelayanan	Deskripsi
Jalan Slamet Riyadi (Solo Square)	0,71	C	Arus stabil, kecepatan dikontrol oleh lalu lintas namun masih dapat diterima, hambatan dari kendaraan lain semakin besar.
Jalan Slamet Riyadi (Persimpangan Faroka)	0,71	C	Arus stabil, kecepatan dikontrol oleh lalu lintas namun masih dapat diterima, hambatan dari kendaraan lain semakin besar.
Jalan Adi Sucipto (Tugu Wisnu)	0,84	D	Arus mulai tidak stabil (mulai dirasakan gangguan dalam aliran), kecepatan rendah akibat hambatan yang timbul.
Jalan Veteran	0,84	D	Arus mulai tidak stabil

(Persimpangan Gemblegan)			(mulai dirasakan gangguan dalam aliran), kecepatan rendah akibat hambatan yang timbul.
Jalan Kolonel Sutarto (Persimpangan Panggung)	0,73	C	Arus stabil, kecepatan dikontrol oleh lalu lintas namun masih dapat diterima, hambatan dari kendaraan lain semakin besar.
Jalan Urip Sumoharjo (Pasar Gede)	0,68	B	Arus stabil, kecepatan sedikit terbatas oleh lalu lintas, pengemudi masih dapat kebebasan dalam memilih kecepatan.
Jalan S. Parman (Pasar Legi)	0,84	D	Arus mulai tidak stabil (mulai dirasakan gangguan dalam aliran), kecepatan rendah akibat hambatan yang timbul.

Sumber : Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Surakarta, 2012

Berdasarkan data tersebut, walaupun bukan merupakan data ketika musim liburan, terlihat bahwa tingkat pelayanan jalan di sekitar titik rawan kemacetan tersebut memang cukup rendah. Dengan demikian dapat disimpulkan jika aksesibilitas di titik tersebut juga rendah, apalagi salah satu titiknya adalah daerah Pasar Gede yang merupakan salah satu objek daya tarik wisata di Kota Surakarta sehingga kemacetan ini berpotensi menghambat potensi pariwisata dari Pasar Gede.

4.5.4 Aksesibilitas Batik Solo Trans Terhadap Objek Daya Tarik Wisata di Kota Surakarta

Berdasarkan hasil analisis sebelumnya maka dapat aksesibilitas Batik Solo Trans terhadap objek daya tarik wisata di Kota Surakarta dilihat dari objek pariwisata unggulan, aksesibilitas halte terhadap objek wisata, halte terhadap akomodasi, jarak antara halte dan halte lainnya, dan kemacetan. Dengan demikian maka dapat disimpulkan jika hasil analisis aksesibilitas Batik Solo Trans terhadap objek daya tarik wisata di Kota Surakarta adalah sebagai berikut.

- Objek wisata unggulan menurut wisatawan adalah Keraton Kasunanan Surakarta
- Objek wisata Keraton Kasunanan Surakarta, Pasar Klewer, dan Taman Balekambang memiliki aksesibilitas rendah karena memiliki jarak lebih dari 500 meter dari halte yang ada.
- Kebutuhan akomodasi penginapan bagi wisatawan termasuk dalam aksesibilitas tinggi karena trayek Batik Solo Trans sudah menjangkau area dimana banyak terdapat akomodasi penginapan.
- Aksesibilitas antar halte termasuk cukup tinggi karena jarak antar halte berkisar antara 200-500 meter, walaupun ada beberapa titik halte tertentu yang berjarak di luar tersebut. Untuk jarak terpendek adalah 167 meter sedangkan jarak terpanjang mencapai 2 kilometer.
- Tingkatan pelayanan ruas jalan di sekitar titik rawan kemacetan mayoritas masih rendah, yaitu tingkat C dan D sehingga aksesibilitasnya pun berkurang.

Menggunakan perhitungan sederhana, dapat diketahui apakah armada Batik Solo Trans yang melayani Koridor 1 dan Koridor 2 sudah mencukupi atau diperlukan penambahan armada. Dengan menggunakan rumus jumlah armada seperti dibawah ini (Munawar, 2005 dalam Apriyudha *et al*, 2015) :

$$K = CT / (H \times FA)$$

Keterangan :

K = Armada yang dibutuhkan per waktu sirkulasi (unit)

CT = Waktu sirkulasi (menit) > Koridor 1 dan Koridor 2 = 240 menit

H = Waktu antara (menit) > maksimal 10 menit

FA = Faktor ketersediaan kendaraan (diasumsikan 1)

Dengan demikian maka dapat diketahui jika kebutuhan armada untuk Koridor 1 dan Koridor 2 adalah 24 armada sehingga eksisting saat ini untuk Koridor 1 sudah mencukupi, sedangkan untuk Koridor 2 dibutuhkan 3 armada lagi.

4.6 Konsep Manajemen Batik Solo Trans Sebagai Pendukung Sektor Pariwisata di Kota Surakarta

Dalam merumuskan Konsep Manajemen Batik Solo Trans Sebagai Pendukung Sektor Pariwisata di Kota Surakarta dilakukan dengan teknik triangulasi. Analisa teknik triangulasi adalah teknik analisa dengan menggunakan tiga sumber data sebagai dasar pertimbangan dalam merumuskan konsep. Dalam penelitian ini, dasar pertimbangan yang digunakan adalah :

1. Hasil analisis peneliti mengenai karakteristik wisatawan, kinerja Batik Solo Trans, dan aksesibilitas Batik Solo Trans terhadap objek daya tarik wisata di Kota Surakarta.
2. Kebijakan pengembangan lokal di Kota Surakarta.
3. Referensi/*best practice* dalam manajemen transportasi umum.

Dengan melakukan pertimbangan atas ketiga dasar tersebut, maka dapat dirumuskan konsep manajemen Batik Solo Trans sebagai pendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta.

Tabel 4.41 Analisa Triangulasi Konsep Manajemen Batik Solo Trans Sebagai Pendukung Sektor Pariwisata

Hasil Analisis	Kebijakan Pengembangan Lokal	Referensi	Konsep Manajemen
<ul style="list-style-type: none"> <u>Karakteristik wisatawan di Kota Surakarta</u> Karakteristik wisatawan yang berkunjung ke Kota Surakarta jika dilihat dari karakteristik geografis, demografis, fisiologis, dan pola perjalanan wisata yang dilakukan adalah sedikit didominasi oleh kaum perempuan berusia muda yaitu antara 15-24 tahun dengan status belum kawin. Mayoritas merupakan pelajar/mahasiswa/karyawan dengan tingkat pendidikan paling banyak adalah SMA. Para wisatawan tersebut hanya tinggal di Kota Surakarta selama <12 jam saja, walaupun ada sebagian yang memutuskan menginap atau tinggal >24 jam. Hal ini mempengaruhi alokasi anggaran yang mereka siapkan sebelum berkunjung ke Kota Surakarta dimana mereka kebanyakan hanya menyiapkan untuk biaya perjalanan dan transportasi selama di Kota Surakarta saja. Meskipun demikian, ada pula yang mempersiapkan alokasi untuk penginapan, khususnya bagi wisatawan yang memutuskan untuk tinggal di Kota Surakarta >24 jam. Pola perjalanan yang dilakukan 	<ul style="list-style-type: none"> <u>Kebijakan Pengembangan Transportasi Lokal</u> Peningkatan kinerja pelayanan pada kapasitas transportasi di Kota Surakarta untuk jaringan jalan dengan pengembangan manajemen lalu lintas maupun dengan meminimalkan hambatan samping. Peningkatan kapasitas ini juga dilakukan pada sistem sarana angkutan dengan mengarahkan pada sistem Sarana Angkutan Umum Massal (SAUM). <u>Kebijakan Pengembangan Pariwisata Lokal</u> Menempatkan Kota Surakarta sebagai kota yang punya mandat menguatkan nilai-nilai budaya Jawa sebagai kekayaan bangsa. Terdapat pula isu strategis mengenai kepariwisataan di Kota Surakarta seperti penguatan karakter budaya kawasan dengan cara mengintegrasikan 	<ul style="list-style-type: none"> Informasi dapat disampaikan ke penumpang dengan berbagai metode seperti <i>visual displays</i> di halte atau bus, melalui pengumuman suara, brosur, internet, telepon, atau gawai komunikasi (Transportation Research Board, 2007). Keamanan dan keselamatan dari pelayanan bus sangat esensial. Hal ini berkaitan dengan pencegahan tindak kriminal di halte atau bus hingga pencegahan kecelakaan lalu lintas untuk keselamatan penumpang (Transportation Research Board, 2007). <i>Branding</i> sebagai wujud keunikan identitas bagi sistem fasilitas bus (Transportation Research Board, 2007). 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penyediaan informasi yang cukup mengenai Batik Solo Trans. 2. Penyediaan kursi prioritas bagi perempuan atau <i>ladies priority section</i>. 3. Penyediaan jaminan kapasitas Batik Solo Trans cukup untuk menampung wisatawan rombongan. 4. Penerapan <i>Park and Ride</i>. 5. Peningkatan kinerja Batik Solo Trans. 6. Pembentukan citra Batik Solo Tran sebagai angkutan pendukung pariwisata. 7. Penambahan

<p>banyak dipengaruhi oleh karakteristik demografis dan fisiologis yang telah disebutkan sebelumnya. Kebanyakan wisatawan berkunjung ke Kota Surakarta dengan rombongan dan tidak menggunakan biro perjalanan. Mereka berkunjung ke Kota Surakarta dalam rangka liburan. Selain itu mereka memilih menggunakan moda transportasi sepeda motor karena dirasa lebih efisien, bebas macet, santai, dan murah. Namun demikian, mayoritas tertarik untuk mencoba menggunakan Batik Solo Trans, adapun yang tidak tertarik beralasan bahwa informasi dan kejelasan mengenai Batik Solo Trans sulit untuk dicari.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Kinerja Batik Solo Trans di Kota Surakarta</u> Dalam meningkatkan kinerjanya, terdapat beberapa hal yang perlu dijadikan prioritas untuk diperbaiki. Hal-hal tersebut antara lain Batik Solo Trans perlu dilengkapi oleh lampu isyarat tanda bahaya dan adanya petugas keamanan. Perlu dipastikan juga agar kepadatan jalan yang dilalui oleh Batik Solo Trans relatif lancar, lalu Batik Solo Trans harus seminimal mungkin terlibat dalam kecelakaan lalu lintas, dan memiliki tarif yang sesuai dengan kemampuan masyarakat. 	<p>pembangunan karakter fisik lingkungan dengan pengembangan ekonomi wilayah dan pengembangan pariwisata budaya berbasis lokalitas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Penggunaan <i>Intelligent Transportation System</i> untuk mendukung kinerja moda transportasi (Suyuti, 2012). • Elemen yang harus dipenuhi dalam memberikan informasi adalah kejelasan dimana informasi dapat diperoleh, tersedia kontak untuk informasi lanjutan, konsistensi informasi, melatih staf untuk dapat menyampaikan informasi dengan benar, konten informasi harus terbaru (UNWTO, 2016). • Salah satu metode yang digunakan adalah metode <i>bus priority</i>, yaitu mengurangi konflik-konflik kendaraan di sepanjang lintasan rute (Tahir, 2005). • Dalam menyediakan pelayanan terhadap wisatawan, perlu diketahui karakteristik mereka (Mantero, 2013). 	<p>trayek Batik Solo Trans yang menjangkau seluruh ODTW di Kota Surakarta.</p> <p>8. Penggunaan metode <i>Bus Priority</i> untuk mengurangi kemacetan.</p>
---	---	---	--

<ul style="list-style-type: none"> • <u>Aksesibilitas Batik Solo Trans terhadap objek daya tarik wisata</u> Aksesibilitas Batik Solo Trans terhadap objek daya tarik wisata di Kota Surakarta antara lain diketahui jika objek wisata unggulan menurut wisatawan adalah Keraton Kasunanan Surakarta. Jika dilihat aksesibilitasnya, maka objek wisata Keraton Kasunanan Surakarta, Pasar Klewer, dan Taman Balekambang memiliki aksesibilitas rendah karena memiliki jarak lebih dari 500 meter dari halte yang ada. Lain halnya dengan aksesibilitas kebutuhan akomodasi penginapan bagi wisatawan yang termasuk dalam aksesibilitas tinggi karena trayek Batik Solo Trans sudah menjangkau area sekitar Jalan Slamet Riyadi dimana banyak terdapat akomodasi penginapan. Aksesibilitas antar halte termasuk cukup tinggi karena jarak antar halte berkisar antara 200-500 meter, walaupun ada beberapa titik halte tertentu yang berjarak di luar tersebut. Untuk jarak terpendek adalah 167 meter sedangkan jarak terpanjang mencapai 2 kilometer. Untuk tingkatan pelayanan ruas jalan di sekitar titik rawan kemacetan mayoritas masih rendah, yaitu tingkat C dan D sehingga aksesibilitasnya pun berkurang. 		<ul style="list-style-type: none"> • Generasi muda saat ini cenderung mengurangi aktivitas mengendarai sendiri kendaraannya dan beralih menggunakan moda transportasi alternatif. Hal ini akan cenderung terjadi untuk beberapa waktu ke depan (Davis dan Dutzik, 2012). • <i>Park and Ride</i> berfungsi sebagai <i>feeder</i> bagi transportasi umum utama dimana penggunaannya akan memarkirkan kendaraannya di sebuah lokasi tertentu dan beralih menggunakan moda transportasi umum (Meek <i>et al</i>, 2008). 	
--	--	---	--

Terakhir, berdasarkan perhitungan matematis sederhana, diketahui bahwa kebutuhan armada untuk Koridor 1 dan Koridor 2 adalah 24 armada sehingga eksisting saat ini untuk Koridor 1 sudah mencukupi. Sedangkan untuk Koridor 2 dibutuhkan 3 armada lagi.			
---	--	--	--

Sumber : Analisis, 2017

Adapun penjelasan lebih lanjut terhadap konsep yang telah dirumuskan pada tabel sebelumnya adalah sebagai berikut :

1. Penyediaan informasi yang cukup mengenai Batik Solo Trans.

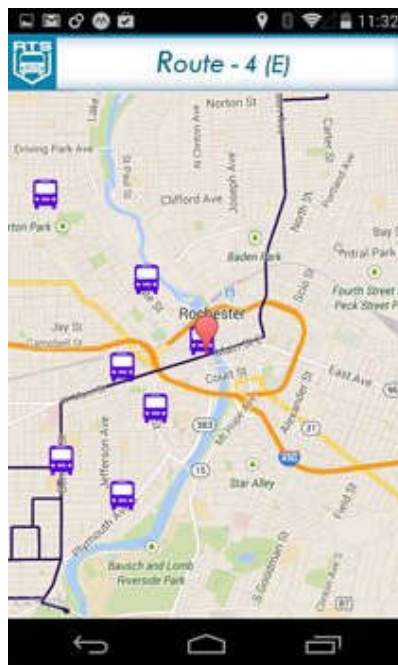
Wisatawan merupakan pendatang dari luar Kota Surakarta, hal ini berarti harus disediakan informasi yang cukup mengenai lokasi objek wisata yang ada di Kota Surakarta, informasi mengenai trayek Batik Solo Trans, dan lokasi haltenya. Berdasarkan jawaban dari responden, mayoritas dari responden yang menjawab enggan menggunakan Batik Solo Trans lebih disebabkan dikarenakan minimnya informasi yang mereka miliki mengenai Batik Solo Trans. Dengan menyediakan sumber informasi yang cukup maka diharapkan wisatawan akan lebih berminat menggunakan Batik Solo Trans. Penyebaran informasi tersebut dapat dilakukan melalui halte-halte Batik Solo Trans yang tersebar di seluruh Kota Surakarta, melalui peta atau pamflet yang dapat dibagikan secara gratis pada lokasi kedatangan wisatawan seperti bandara, stasiun, atau terminal.



Gambar 4.18 Peta Trayek Batik Solo Trans
(Dokumentasi Pribadi, 2017)

Selain itu, mempertimbangkan usia wisatawan yang masih cukup muda, berdasarkan kepada hasil analisis mengenai karakteristik wisatawan yang berkunjung ke Kota Surakarta, penyebaran informasi juga dapat dilakukan melalui teknologi

informasi berbasis ponsel pintar dimana pada rentang usia tersebut mayoritas merupakan pengguna aktifnya.



Gambar 4.19 Ilustrasi Aplikasi GPS Batik Solo Trans Pada Ponsel
(Rochester Institute of Technology, 2014)

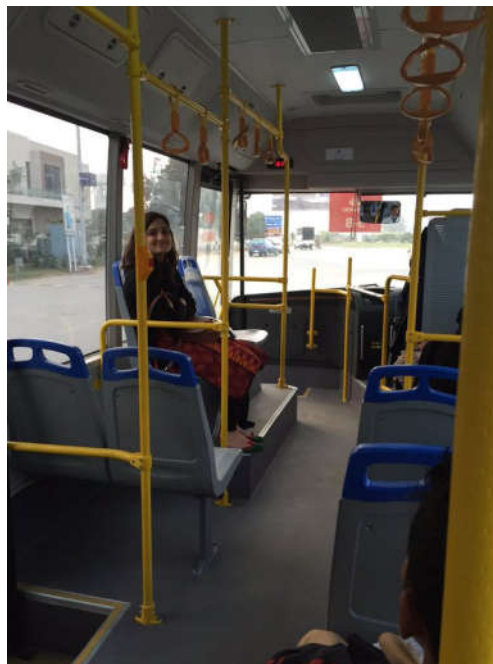
Moda Batik Solo Trans juga dapat dilengkapi oleh alat *Global Positioning System* (GPS) untuk menginformasikan penumpang tentang lokasi Batik Solo Trans baik di Halte maupun di atas kendaraan.



Gambar 4.20 Ilustrasi Penerapan GPS on Board
(Suyuti, 2012)

2. Penyediaan kursi prioritas bagi perempuan atau *ladies priority section*.

Batik Solo Trans juga perlu menyediakan kursi prioritas bagi perempuan atau *ladies section* untuk memberikan jaminan keamanan dan kenyamanan bagi wisatawan perempuan yang menggunakannya. Hal ini didasarkan kepada hasil analisis karakteristik wisatawan yang berkunjung ke Kota Surakarta bahwa baik laki-laki maupun perempuan, tidak ada gender yang lebih dominan dalam mengunjungi Kota Surakarta. Hal ini berarti Batik Solo Trans juga harus mempersiapkan armadanya untuk memfasilitasi kebutuhan wisatawan perempuan tersebut.



Gambar 4.21 Ilustrasi Ladies Section
(Javed, 2015)

3. Penyediaan jaminan kapasitas Batik Solo Trans cukup untuk menampung wisatawan rombongan.

Selain karakteristik demografis, pola perjalanan wisatawan juga perlu dipertimbangkan. Berdasarkan hasil analisis karakteristik wisatawan yang berkunjung ke Kota Surakarta, mayoritas wisatawan yang berkunjung merupakan rombongan. Untuk memfasilitasi hal tersebut Batik Solo Trans dapat menggunakan armada yang berkapasitas penumpang cukup besar atau menambah jumlah armadanya. Penggunaan armada berkapasitas penumpang besar

maupun menambah jumlah armada merupakan salah satu upaya untuk memperbesar kapasitas angkut dari Batik Solo Trans. Dengan demikian, maka wisatawan yang datang dengan rombongan dapat dilayani dengan baik. Namun yang perlu diperhatikan ketika menambah kapasitas penumpang dengan menggunakan armada yang lebih besar adalah kapasitas jalan sesuai dengan dimensi armada yang digunakan.



Gambar 4.22 Ilustrasi Batik Solo Trans Kapasitas Besar
(Santoso, 2016)

Untuk mengetahui apakah armada Batik Solo Trans perlu ditambah kapasitas maupun jumlah armadanya, dapat dilakukan perhitungan mengenai *load factor* dinamis per trip yang dilakukan pada Koridor 1 dan 2. Setelah dilakukan perhitungan, diketahui jika *load factor* dinamis untuk Koridor 1 adalah 17% dan Koridor 2 adalah 18%. Dengan demikian maka armada yang ada saat ini masih berpeluang untuk dapat dipenuhi oleh rombongan wisatawan karena *load factor* nya masih rendah.

4. Penerapan *Park and Ride*.

Berdasarkan hasil analisis mengenai karakteristik wisatawan yang berkunjung ke Kota Surakarta, mayoritas wisatawan

yang berkunjung memilih menggunakan sepeda motor untuk bergerak mengunjungi objek wisata yang ada di Kota Surakarta. Salah satu upaya yang dapat dilakukan untuk merubah preferensi mereka yaitu dengan meningkatkan pelayanan Batik Solo Trans. Peningkatan kualitas layanan Batik Solo Trans diharapkan mampu menarik pengguna sepeda motor untuk beralih menggunakan Batik Solo Trans. Kunci utamanya adalah mewujudkan pelayanan Batik Solo Trans yang bebas macet, santai, murah, dan efisien. Selain itu dapat diatur regulasi yang mendorong seseorang untuk berpindah menggunakan Batik Solo Trans, salah satunya melalui *Park and Ride* dimana seseorang memarkirkan kendaraannya pada sebuah tempat parkir lalu kemudian beralih menggunakan Batik Solo Trans untuk beraktivitas.



Gambar 4.23 Taman Parkir di Solo
(Tribun Jateng, 2012)

Namun *park and ride* memiliki kelemahan yaitu perlu lahan yang cukup untuk digunakan sebagai kantong parkir. Selain metode tersebut, dapat pula diatur regulasi yang mengatur tentang biaya parkir di lokasi objek wisata. Biaya parkir yang besar akan mendorong orang untuk lebih memilih menggunakan Batik Solo Trans. Walau begitu, regulasi ini perlu dikaji lebih lanjut oleh dinas terkait.

5. Peningkatan kinerja Batik Solo Trans.

Berdasarkan kepada hasil analisis ServQual yang telah dilakukan sebelumnya, diketahui variabel apa saja yang menjadi

prioritas untuk ditingkatkan kinerjanya. Armada Batik Solo Trans dalam meningkatkan kinerjanya perlu dilakukan pembenahan yaitu, pertama, dengan menambahkan lampu isyarat tanda bahaya pada armadanya. Keberadaan lampu isyarat tanda bahaya berfungsi untuk mengabarkan jika telah terjadi hal-hal yang tidak diinginkan di dalam Batik Solo Trans. Dikarenakan Batik Solo Trans membawa penumpang dalam jumlah besar, maka keberadaan hal ini menjadi penting agar ketika terjadi sesuatu maka penanganannya dapat cepat dilakukan.



Gambar 4.24 Ilustrasi Lampu Tanda Bahaya Pada Bus (KETR, 2016)

Kemudian keberadaan petugas keamanan, baik pada halte maupun di dalam Batik Solo Trans merupakan hal yang dipersepsikan secara baik oleh pengguna Batik Solo Trans namun kenyataannya masih belum memenuhi keinginan. Saat ini, ada dua kru yang bertugas di dalam Batik Solo Trans, sebagai penjual karcis dan supir Batik Solo Trans. Meskipun demikian, pengguna Batik Solo Trans masih merasa bahwa petugas keamanan dibutuhkan. Oleh karena itu salah satu upaya yang dapat dilakukan adalah dengan memasang kamera pengamanan pada halte dan Batik Solo Trans sebagai jaminan keamanan ketika pengguna menunggu Batik Solo Trans dan membentuk citra petugas keamanan yang representatif oleh kru yang bertugas di dalam Batik Solo Trans sehingga wisatawan penggunanya pun merasa lebih aman dalam menggunakan Batik Solo Trans.



Gambar 4.25 Ilustrasi Kamera Keamanan Dalam Bus
(Kittelson & Associates, 2007)

Kepadatan jalan yang dilalui cukup lancar merupakan hal-hal yang tidak dapat dikontrol namun dapat dicapai dengan melakukan manajemen lalu lintas yang tepat. Jika berkaitan dengan Batik Solo Trans, maka upaya yang dapat dilakukan untuk menjamin kelancaran pergerakan Batik Solo Trans adalah dengan memberikan jalur khusus bagi Batik Solo Trans. Selain itu, kebanyakan ruas jalan di Kota Surakarta merupakan jalan *one way* sehingga terkadang kendaraan harus berputar untuk mencapai tempat tujuan yang diinginkannya. Khusus untuk Batik Solo Trans, jalur khususnya dapat berperan sebagai jalur *contra flow* atau jalur melawan arah pada jalur *one way*. Hal ini dilakukan agar Batik Solo Trans dapat berjalan langsung pada trayeknya tanpa harus terganggu jalur *one way* ini, sehingga kelancarannya dapat ditingkatkan. Selain itu, jalur khusus Batik Solo Trans juga dapat meminimalisir potensi timbulnya kecelakaan karena sudah memiliki jalur sendiri yang tidak bercampur dengan kendaraan bermotor lainnya. Namun harus dipastikan sebelumnya agar jalur ini steril dari kendaraan lain. Untuk melakukan hal tersebut, perlu didukung regulasi agar kendaraan lain dilarang untuk berjalan diatas jalur khusus Batik Solo Trans.



Gambar 4.26 Ilustrasi Jalus Khusus Bus
(CBS Chicago, 2013)

Untuk menjamin tiketnya tetap terjangkau, Batik Solo Trans harus menetapkan tiketnya dalam koridor batas bawah dan batas atas tarif yang telah ditetapkan oleh dinas yang berwenang terhadap hal tersebut.

6. Pembentukan citra Batik Solo Trans sebagai angkutan pendukung pariwisata.

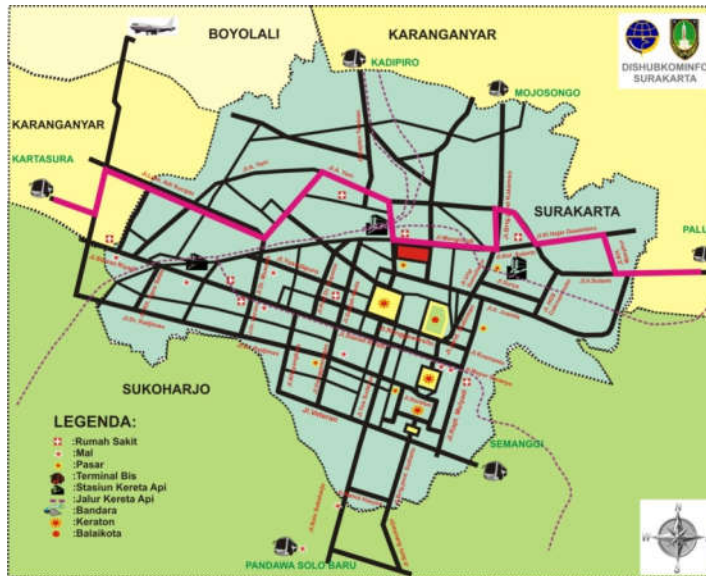
Untuk memperkuat citra Batik Solo Trans sebagai moda transportasi umum yang dapat digunakan dalam kegiatan berwisata, maka perlu diberikan identitas yang menggambarkan konsep kepariwisataan dari Kota Surakarta. Hal ini juga sesuai dengan arahan dalam Kebijakan Pengembangan Pariwisata Lokal dimana penguatan karakter budaya sebagai bagian dari upata menempatkan Kota Surakarta sebagai kota yang memiliki mandat menguatkan nilai-nilai budaya Jawa sebagai kekayaan bangsa. Citra Batik Solo Trans dengan menggunakan identitas kebudayaan merupakan bagian dari implementasi arahan tersebut.



Gambar 4.27 Desain Batik Solo Trans Bertema Budaya
(Solopos, 2011)

7. Penambahan trayek Batik Solo Trans yang menjangkau seluruh ODTW.

Diketahui jika Keraton Kasunanan Surakarta merupakan objek wisata yang menjadi destinasi unggulan bagi wisatawan yang berkunjung ke Kota Surakarta. Masalah timbul ketika bersama-sama dengan Pasar Klewer dan Taman Balekambang, Keraton Kasunanan Surakarta memiliki aksesibilitas rendah karena halte terdekat berjarak lebih dari 500 meter dan tidak dilewati trayek Batik Solo Trans. Untuk saat ini, wisatawan dapat menggunakan becak untuk dapat mencapai lokasi Keraton Kasunanan Surakarta jika jaraknya dirasa cukup jauh untuk berjalan kaki. Namun untuk ke depannya, Pemerintah Kota Surakarta sebenarnya sudah merencanakan penambahan koridor trayek Batik Solo Trans dimana trayek-trayek tersebut akan melewati ketiga objek wisata yang saat ini tidak dilewati oleh Batik Solo Trans.



Gambar 4.28 Peta Trayek Yang Menjangkau Taman Balekambang
(Dishubkominfo Surakarta, 2014)



Gambar 4.29 Peta Trayek Yang Menjangkau Keraton Kasunanan Surakarta
(Dishubkominfo Surakarta, 2014)

8. Penggunaan metode *bus priority*.

Untuk mengatasi masalah kemacetan, ada upaya yang dapat dilakukan oleh Batik Solo Trans. Metode yang dapat digunakan adalah *bus priority*. Metode ini bertujuan untuk mengurangi konflik dengan kendaraan bermotor lainnya baik pada ruas jalan maupun pada persimpangan. Untuk Kota Surakarta sendiri dengan

mempertimbangkan kondisi ruas jalan yang ada maka teknik *bus priority* yang dapat digunakan ialah *with flow bus lane* dan *contra flow bus lane*. *With flow bus lane* adalah lajur lalu lintas yang khusus diperuntukkan bagi bus di mana pengoperasiannya searah dengan pergerakan lalu lintas lainnya. Penempatan jalur khusus dilakukan pada lajur paling pinggir. Umumnya teknik ini dilakukan pada jalan utama di pusat kota dimana tingkat kemacetannya cukup tinggi. Keuntungan yang dapat diperoleh dalam penerapan teknik ini adalah :

- Batik Solo Trans dapat berjalan lancar.
- Tingkat pelayanan bus bertambah, yaitu berkurangnya waktu tempuh, tingkat reliabilitas bertambah, serta jadwal yang pasti.
- Hambatan dari lalu lintas lain menjadi berkurang.
- Prioritas dapat diterapkan pada jam sibuk saja sehingga pada jam non sibuk masih dapat dimungkinkan lalu lintas bercampur dengan normal.
- Citra Batik Solo Trans akan naik sehingga orang tertarik menggunakannya.



Gambar 4.30 Ilustrasi Penerapan *With Flow Bus Lane*
(Straits Times, 2015)

Contra flow bus lane adalah jalur khusus yang disediakan secara berlawanan arah terhadap lalu lintas lainnya. Secara umum teknik ini diterapkan untuk mempertahankan lintasan rute bus,

meskipun pada ruas jalan ditetapkan sistem lalu lintas baru dan Untuk mempertahankan tingkat pelayanan angkutan umum agar tetap memadai, meskipun harus melewati daerah-daerah yang padat lalu lintasnya.



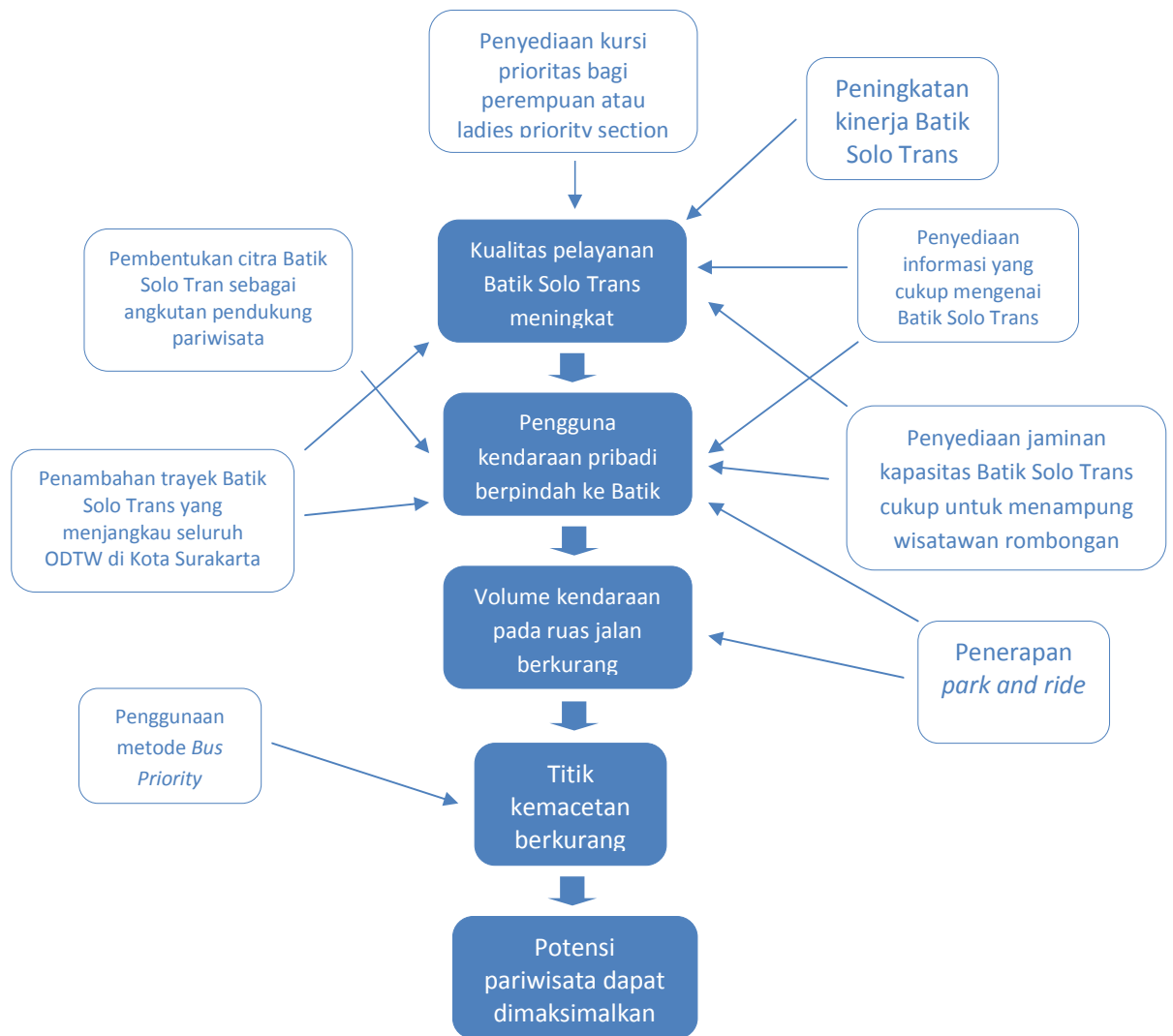
Gambar 4.31 Ilustrasi Penerapan *Contra Flow Bus Lane*
(New South Wales Government, 2010)

Secara umum keuntungan yang diperoleh oleh *contra flow bus lane* sama dengan *with flow bus lane*, namun dengan tambahan berikut :

- Adanya jalan satu arah tidak menyebabkan lintasan rute bus memisah pada ruas jalan yang lain, tetapi tetap pada ruas jalan yang sama.
- Kendaraan *contra flow bus lane* lebih efektif, karena biasanya tidak ada kendaraan lain yang berani menggunakan lajur khusus bus kecuali bus.
- Jarak tempuh bus dapat dipertahankan tetap lebih singkat.

Pada akhirnya, dengan adanya peningkatan kualitas pelayanan dari Batik Solo Trans, maka orang-orang akan berpindah menggunakan Batik Solo Trans untuk beraktivitas, salah satunya adalah kegiatan wisata. Kondisi ini akan mendorong berkurangnya jumlah volume kendaraan pada ruas jalan dan secara tidak langsung akan mampu membantu mengurangi timbulnya titik kemacetan, khususnya yang ada di sekitar objek wisata yang ada di Kota Surakarta. Dengan

demikian maka potensi pariwisata di Kota Surakarta dapat dimaksimalkan. Hubungan tersebut dapat dilihat pada alur berikut ini.



Gambar 4.32 Hubungan Peningkatan Pelayanan BST Dengan Mendukung Sektor Pariwisata (Analisis, 2017)

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Konsep manajemen transportasi umum dalam mendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta dirumuskan sebagai upaya dalam memajukan sektor pariwisata di Kota Surakarta. Sektor pariwisata di Kota Surakarta mengalami kendala akibat masalah kemacetan lalu-lintas. Dengan mendorong wisatawan menggunakan sarana transportasi umum di Kota Surakarta, yaitu Batik Solo Trans, maka diharapkan kemacetan yang ada di Kota Surakarta tidak terlalu dirasakan oleh wisatawan dan ke depannya dapat mengurangi potensi timbulnya kemacetan tersebut. Dalam merumuskan Konsep Manajemen Batik Solo Trans Sebagai Pendukung Sektor Pariwisata di Kota Surakarta dilakukan dengan teknik triangulasi. Analisa teknik triangulasi adalah teknik analisa dengan menggunakan tiga sumber data sebagai dasar pertimbangan dalam merumuskan konsep.

Pertama, hasil analisis mengenai karakteristik wisatawan, kinerja Batik Solo Trans, dan aksesibilitas Batik Solo Trans terhadap objek daya tarik wisata di Kota Surakarta. Dalam merumuskan konsep mengenai manajemen Batik Solo Trans, perlu diketahui karakteristik wisatawan yang berkunjung ke Kota Surakarta. Hal ini perlu diketahui karena wisatawan inilah yang akan menaiki Batik Solo Trans dalam melakukan kegiatan wisata di Kota Surakarta. Wisatawan yang berkunjung ke Kota Surakarta dilihat dari karakteristik geografis, demografis, fisiologis, dan pola perjalanan wisata yang dilakukan adalah sedikit didominasi oleh kaum perempuan berusia muda yaitu antara 15-24 tahun dengan status belum kawin. Mayoritas merupakan pelajar/mahasiswa/karyawan dengan tingkat pendidikan paling banyak adalah SMA. Para wisatawan tersebut hanya tinggal di Kota Surakarta selama <12 jam saja, walaupun ada sebagian yang memutuskan menginap atau tinggal >24 jam. Hal ini mempengaruhi alokasi anggaran yang mereka siapkan sebelum berkunjung ke Kota Surakarta dimana mereka kebanyakan hanya menyiapkan untuk biaya perjalanan dan transportasi selama di Kota Surakarta saja. Meskipun demikian, ada pula yang mempersiapkan alokasi untuk penginapan, khususnya bagi wisatawan yang memutuskan untuk

tinggal di Kota Surakarta >24 jam. Pola perjalanan yang dilakukan banyak dipengaruhi oleh karakteristik demografis dan fisiologis yang telah disebutkan sebelumnya. Kebanyakan wisatawan berkunjung ke Kota Surakarta dengan rombongan dan tidak menggunakan biro perjalanan. Mereka berkunjung ke Kota Surakarta dalam rangka liburan. Selain itu mereka memilih menggunakan moda transportasi sepeda motor karena dirasa lebih efisien, bebas macet, santai, dan murah.

Kedua, Kebijakan pengembangan lokal di Kota Surakarta. Konsep yang akan disusun harus disesuaikan dengan kebijakan pengembangan lokal yang ada di Kota Surakarta, baik transportasi maupun wisata. Menurut kebijakan pengembangan transportasi lokal di Kota Surakarta, dilakukan peningkatan kinerja pelayanan pada kapasitas transportasi di Kota Surakarta untuk jaringan jalan dengan pengembangan manajemen lalu lintas maupun dengan meminimalkan hambatan samping. Peningkatan kapasitas ini juga dilakukan pada sistem sarana angkutan dengan mengarahkan pada sistem Sarana Angkutan Umum Massal (SAUM). Sedangkan menurut kebijakan pengembangan wisata lokal di Kota Surakarta, dilakukan penempatan Kota Surakarta sebagai kota yang punya mandat menguatkan nilai-nilai budaya Jawa sebagai kekayaan bangsa. Terdapat pula isu strategis mengenai kepariwisataan di Kota Surakarta seperti penguatan karakter budaya kawasan dengan cara mengintegrasikan pembangunan karakter fisik lingkungan dengan pengembangan ekonomi wilayah dan pengembangan pariwisata budaya berbasis lokalitas.

Ketiga, referensi/best practice dalam manajemen transportasi umum. Dalam merumuskan konsep tentang manajemen Batik Solo Trans perlu diberikan referensi sebagai acuan dalam mengembangkan konsep tersebut. Referensi dikumpulkan dari berbagai sumber terkait dengan penyampaian informasi, pembentukan branding, mengenali pengguna, dan peningkatan kinerja dalam manajemen transportasi umum.

Adapun hasil dari penyusunan konsep manajemen transportasi umum sebagai pendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta adalah sebagai berikut :

9. Penyediaan informasi yang cukup mengenai Batik Solo Trans.
10. Penyediaan kursi prioritas bagi perempuan atau ladies priority section.

11. Penyediaan jaminan kapasitas Batik Solo Trans cukup untuk menampung wisatawan rombongan.
12. Penerapan Park and Ride.
13. Peningkatan kinerja Batik Solo Trans.
14. Pembentukan citra Batik Solo Tran sebagai angkutan pendukung pariwisata.
15. Penambahan trayek Batik Solo Trans yang menjangkau seluruh ODTW di Kota Surakarta.
16. Penggunaan metode *Bus Priority*.

Dengan adanya peningkatan kualitas pelayanan dari Batik Solo Trans, maka orang-orang akan berpindah menggunakan Batik Solo Trans. Kondisi ini akan mendorong berkurangnya jumlah volume kendaraan pada ruas jalan dan pada akhirnya akan mampu mengurangi timbulnya titik kemacetan. Dengan demikian maka potensi pariwisata di Kota Surakarta dapat dimaksimalkan.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian, perlu adanya beberapa saran baik yang bersifat praktis maupun ilmiah dimana saran yang diberikan dapat menjadi masukan bagi pemerintah maupun penelitian selanjutnya. Beberapa saran yang diberikan antara lain.

1. Dalam meningkatkan kualitas pelayanan Batik Solo Trans, pemerintah dapat menggandeng pihak swasta untuk dapat mengembangkan sistem informasi Batik Solo Trans berbasis ponsel pintar.
2. Konsep manajemen Batik Solo Trans sebagai pendukung sektor pariwisata di Kota Surakarta dapat dijadikan masukan bagi pemerintah dalam mengembangkan potensi kegiatan wisata di Kota Surakarta dengan memanfaatkan Batik Solo Trans sebagai pendukungnya.
3. Diperlukan penelitian lebih lanjut mengenai konsep ini agar dapat direalisasikan.

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas, S. (2004). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Anonim. (1990). *Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1990 Tentang Kepariwisataaan*. Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia, Jakarta.
- Anonim. (1996). *Pedoman Teknis Perekayasanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum*. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- Anonim. (2003). *Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum Dilengkapi Beberapa Peraturan Di Bidang Angkutan Jalan*. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- Anonim. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 10 tahun 2009*. Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia, Jakarta.
- Anonim. (2012). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 10 Tahun 2012*. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- Apriyudha, R., Handayani, D., & Djumari, D. (2015). Analisis Kebutuhan Armada Dan Jadwal Operasional Bis Kampus Dalam Rangka Mendukung Program Green Campus UNS. *Matriks Teknik Sipil*, 3(1).
- Arofah, N., Santoso, A. B., & Putro, S. (2012). *Preferensi Penglaju Terhadap Moda Transportasi Di Desa Tlogorejo Kecamatan Karangawen Kabupataen Demak*. *Geo-Image*, 1(1).
- Badami, M. G., & Haider, M. (2007). An Analysis Of Public Bus Transit Performance In Indian Cities. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41(10), 961-981.
- Basuki, I., & Setiadi, A. (2015). Potensi Angkutan Umum Pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta. *Jurnal Transportasi*, 15(2).

- Black, J.A. (1981). *Urban Transport Planning: Theory and Practice*, London : Cromm Helm.
- Budiarta, R. M. (2011). Peranan Transportasi Dalam Pariwisata Studi Kasus: Pemilihan Daerah Tujuan Wisata (DTW/Destinas) Oleh Wisatawan Di Bali. *Jurnal Ilmiah Teknik Sipil*, 15(2).
- Creswell, J. W. (2010). *Research Design : Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar.
- Davis, B., Dutzik, T., & Baxandall, P. (2012). Transportation and the new generation. *Why Young People Are Driving Less and What It Means for Transportation Policy*. Frontier Group.
- Dewantoro, D., & Widodo, W. (2015). *Analisis Preferensi Masyarakat Terhadap Penggunaan Jasa Pelayanan Transportasi Bus Akdp Semarang-Kendal (Studi Kasus: Komuter Semarang-Kendal*, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Dewi, N. K. S. S. (2014). *Pengaruh Aksesibilitas Terhadap Kepuasan Pasien di Rumah Sakit Gigi dan Mulut Fakultas Kedokteran Gigi Universitas Mahasaraswati*, Universitas Mahasaraswati, Denpasar.
- Dirjen Perhubungan Darat (2002). *Dokumen tentang Kinerja Pelayanan Angkutan Umum*. Jakarta.
- Fajriah, S. D. (2014). Pengembangan Sarana dan Prasarana untuk Mendukung Pariwisata Pantai yang Berkelanjutan (Studi Kasus: Kawasan Pesisir Pantai Wonokerto Kabupaten Pekalongan). *Jurnal Pembangunan Wilayah & Kota*, 10(2), 218-233.
- Fu, L., & Xin, Y. (2007). A New Performance Index For Evaluating Transit Quality Of Service. *Journal of public transportation*, 10(3), 4.
- Hasibuan, M. SP. (2006). *Manajemen Sumber Daya Manusia. Edisi Revisi, Cetakan Kedelapan*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.

- Indranata, I. (2008). *Pendekatan Kualitatif Untuk Pengendalian Kualitas*. Jakarta : Universitas Indonesia.
- Kittelsohn & Associates, Herbert S. Levinson Transportation Consultants, DMJM+ HARRIS., Transit Cooperative Research Program, United States. Federal Transit Administration, & Transit Development Corporation. (2007). *Bus Rapid Transit Practitioner's Guide* (Vol. 118). Transportation Research Board.
- Kusbiyantoro, H. (2008). *Profil Wisatawan Di Pura Mangkunegaran Surakarta*, Universitas Sebelas Maret, Surakarta.
- Lewi, Y. E. (2015). *Kajian Peran Trayek Angkutan Umum Terhadap Pergerakan Kawasan Utara Ke Pusat Kota Surakarta*, Universitas Sebelas Maret, Surakarta.
- Lubis, Abdul Muin. (2011). *Upaya PT. Mutiara Holydays Medan Mempromosikan Objek Wisata di Sumatera Utara Melalui Penjualan Paket Wisata*, Universitas Sumatera Utara, Medan.
- Manheim, M. L. (1979). *Fundamentals of Transportation Systems Analysis; Volume 1: Basic concepts*.
- Mantero, C. & Freitas, A. (2013). Tourism and Public Transport : *Best practice toolkit in Madeira*, CIVITAS Forum, Brest.
- Margaret, A. (2011). *Profil Wisatawan Museum Radya Pustaka Surakarta*, Universitas Sebelas Maret, Surakarta.
- Marpaung, H. (2002). *Pengetahuan Pariwisata*. Bandung: Alfabeta.
- Meek, S., Ison, S., & Enoch, M. (2009). Stakeholder Perspectives On The Current and Future Roles of UK Bus-Based Park and Ride. *Journal of Transport Geography*, 17(6), 468-475.

- Moeis, H., & Fahmi, A. (2012). Model Layanan Transportasi Untuk Menarik Minat Wisatawan Berkunjung Ke Obyek Wisata Di Jawa Timur, *Governance*, 3(1), 24-34.
- Morlok, E. K. (1978). *Introduction To Transportation Engineering and Planning* (pp. 657-658). New York: McGraw-Hill.
- Murray, A. T., Davis, R., Stimson, R. J., & Ferreira, L. (1998). Public Transportation Access. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 3(5), 319-328.
- Nugroho, C. (2013). *Aksesibilitas Halte Dan Kualitas Pelayanan Trans Jogja Dengan Keputusan Pengguna*, Universitas Negeri Yogyakarta, Yogyakarta.
- Nurzukhrufa, A. (2014). *Jangkauan Pelayanan Pasar Tradisional Yang Direvitalisasi Berdasarkan Preferensi Dan Asal Konsumen Di Kota Surakarta*, Universitas Sebelas Maret, Surakarta.
- Ogilvie, F. W. (1933). *The Tourist Movement: An Economic Study*. PS King & son, ltd.
- Palupi, M. N. T. (2014). *Analisis Biaya Transportasi Bus Akap (Studi Kasus Pada Bpu. Rosalia Indah Dan Po. Maju Lancar Jurusan Yogyakarta–Bekasi Pada Kelas Vip)*, Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Yogyakarta.
- Pandensolang, Y. C. (2015). *Landasan Konseptual Perencanaan Dan Perancangan Pengembangan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang Di Lampung*, Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Yogyakarta.
- Salim, H.A. A.(1993). *Manajemen Transportasi*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Setyaningsih, A. (2014). *Kinerja Batik Solo Trans Dalam Memenuhi Kebutuhan Pergerakan Masyarakat Surakarta*, Universitas Sebelas Maret, Surakarta.
- Sinulingga, B.D. (1999). *Pembangunan Kota Tinjauan Regional dan Lokal*, Jakarta : Pustaka Sinar Harapan.

- Siregar, S. (2010). *Statistika Deskriptif Untuk Penelitian*, Jakarta: Rajawali Pers.
- Sugiyono, (2008). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*. Bandung : Alfabeta.
- Suwantoro, G. (2004). Perencanaan Produk Wisata.
- Suyuti, R. (2012). Implementasi” Intelligent Transportation System (ITS)” Untuk Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di DKI Jakarta. *Konstruksia*, 3(2).
- Tahir, A. (2012). Angkutan Massal Sebagai Alternatif Mengatasi Persoalan Kemacetan Lalu-lintas Kota Surabaya. *SMARTek*, 3(3).
- Tambunan, N. Posisi Tranportasi Dalam Pariwisata.
- Tamin, O. Z. (2000). Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. ITB, Bandung.
- Teteki, N. W. (2010). Potensi Pasar Gede sebagai obyek dan daya tarik wisata budaya dan kuliner di kota Solo.
- Thompson, K., & Schofield, P. (2007). An Investigation Of The Relationship Between Public Transport Performance And Destination Satisfaction. *Journal of Transport Geography*, 15(2), 136-144.
- Tondobala, L. (2012). Kelayakan pusat Kota Manado sebagai destinasi Pariwisata. *Media Matrasain*, 9(3), 82-103.
- Trianisari, M. S., Ekasari, A. M., & Kusuma, H. E. (2014). *Preferensi Mahasiswa Terhadap Penggunaan Moda Transportasi Ke Kampus*.
- Tya, A. (2015). *Kesesuaian Pengembangan Kawasan Keraton Kasunanan Sebagai Kawasan Wisata Budaya Yang Berkelanjutan*, Universitas Sebelas Maret, Surakarta.
- United Nation World Tourism Organization (2016). *UNWTO Recommendations on Accessible Information in Tourism*, UNWTO, Madrid.
- Vuchic, V. R. (2002). Urban Public Transportation Systems. στο TS Kim (επιμ.), *Encyclopedia of Life Support Systems*, UNESCO.

- Warpani, S. (1990). Merencanakan Sistem Transportasi. Bandung : Penerbit ITB.
- Wharton, C., Rieman, J., Lewis, C., & Polson, P. (1994). The Cognitive Walkthrough Method: A Practitioner's Guide. *Usability inspection methods* (pp. 105-140). John Wiley & Sons, Inc..
- Yoeti, Oka A. (2008). *Ekonomi Pariwisata: Introduksi, Informasi, dan Implementasi*. Jakarta: Kompas.
- Zeithaml, V. A., Parasuraman, A., & Berry, L. L. (1990). *Delivering Quality Service: Balancing Customer Perceptions And Expectations*. Simon and Schuster.

**KUESIONER PENELITIAN KONSEP MANAJEMEN BATIK SOLO
TRANS SEBAGAI PENDUKUNG SEKTOR PARIWISATA DI KOTA
SURAKARTA**

Kepada Yth:

Bapak / Ibu Responden

Di tempat

Dengan hormat,

Dalam rangka memenuhi tugas tesis saya pada Program Magister Institut Teknologi Sepuluh Nopember Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, maka dengan segala kerendahan hati saya sangat menghargai tanggapan Bapak / Ibu terhadap beberapa pernyataan yang tersedia dalam kuesioner ini mengenai “Kinerja Batik Solo Trans di Kota Surakarta”.

Pengumpulan data ini semata-mata hanya akan digunakan untuk maksud penyusunan tesis dan akan dijamin kerahasiaannya. Kesediaan dan kerja sama yang Bapak / Ibu berikan dalam bentuk informasi yang benar dan lengkap akan sangat mendukung keberhasilan penelitian ini. Selain itu jawaban yang Bapak / Ibu berikan juga akan merupakan masukan yang sangat berharga bagi saya.

Akhir kata saya mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya atas bantuan dan kesediaan Bapak / Ibu yang telah meluangkan waktunya dalam pengisian kuesioner ini.

Hormat saya,

Rizky Arif Nugroho

I. PETUNJUK PENGISIAN

1. Mohon memberi tanda silang (X) pada jawaban yang Bapak / Ibu anggap paling penting / sesuai dan mohon mengisi sesuai dengan keadaan yang Bapak / Ibu rasakan.
2. Setelah mengisi kuesioner ini mohon Bapak / Ibu dapat memberikan kembali kepada yang menyerahkan kuesioner ini pertama kali.
3. Keterangan Alternatif Jawaban dan Skor :

STP = Sangat Tidak Penting (1) STS = Sangat Tidak Sesuai (1)

TP = Tidak Penting (2) TS = Tidak Sesuai (2)

P = Penting (3) S = Sesuai (3)

SP = Sangat Penting (4) SS = Sangat Sesuai (4)

II. IDENTITAS RESPONDEN

Jenis Kelamin :

Usia :

Pekerjaan :

Tingkat Pendidikan
Terakhir :

Status Perkawinan :

III. TINGKAT KEPENTINGAN

1. BUKTI LANGSUNG

No.	Pertanyaan	Alternatif Jawaban			
		STP	TP	P	SP
1	Keberadaan tempat penyimpanan barang				
2	Keberadaan identitas pengenalan bagi staf				
3	Keberadaan identitas kendaraan (plat nomor)				
4	Keberadaan lampu isyarat tanda bahaya				

5	Keberadaan penerangan yang memadai				
6	Keberadaan petugas keamanan				
7	Keberadaan tempat duduk				
8	Keberadaan fasilitas kebersihan dalam kendaraan				

2. KEPENTINGAN KEANDALAN

No.	Pertanyaan	Alternatif Jawaban			
		STP	TP	P	SP
1	Durasi pengisian bahan bakar yang singkat				
2	Waktu tunggu kedatangan yang singkat				
3	Durasi berhenti pada tempat pemberhentian yang cukup				
4	Keberadaan informasi pelayanan transportasi				

3. KEPENTINGAN DAYA TANGGAP

No.	Pertanyaan	Alternatif Jawaban			
		STP	TP	P	SP
1	Kecepatan transportasi umum cukup cepat				
2	Kepadatan jalan yang dilalui transportasi cukup lancar				

4. KEPENTINGAN JAMINAN

No.	Pertanyaan	Alternatif Jawaban			
		STP	TP	P	SP
1	Tingkat kecelakaan rendah				
2	Tingkat kejahatan rendah				
3	Hanya menaikkan/menurunkan penumpang pada tempatnya				

4	Perlindungan terhadap cuaca				
5	Luas lantai yang cukup bagi penumpang yang berdiri				
6	Kapasitas angkut penumpang yang cukup banyak				

5. KEPENTINGAN EMPATI

No.	Pertanyaan	Alternatif Jawaban			
		STP	TP	P	SP
1	Kemudahan dalam menaiki/menuruni kendaraan				
2	Tarif yang sesuai dengan keadaan ekonomi masyarakat				
3	Keberadaan sirkulasi udara yang cukup				

IV. TINGKAT KESESUAIAN

1. KESESUAIAN BUKTI LANGSUNG

No.	Pertanyaan	Alternatif Jawaban			
		STS	TS	S	SS
1	Keberadaan tempat penyimpanan barang				
2	Keberadaan identitas pengenalan bagi staf				
3	Keberadaan identitas kendaraan (plat nomor)				
4	Keberadaan lampu isyarat tanda bahaya				
5	Keberadaan penerangan yang memadai				
6	Keberadaan petugas keamanan				
7	Keberadaan tempat duduk				
8	Keberadaan fasilitas kebersihan dalam kendaraan				

2. KESESUAIAN KEANDALAN

No.	Pertanyaan	Alternatif Jawaban			
		STS	TS	S	SS

1	Durasi pengisian bahan bakar yang singkat				
2	Waktu tunggu kedatangan yang singkat				
3	Durasi berhenti pada tempat pemberhentian yang cukup				
4	Keberadaan informasi pelayanan transportasi				

3. KESESUAIAN DAYA TANGGAP

No.	Pertanyaan	Alternatif Jawaban			
		STS	TS	S	SS
1	Kecepatan transportasi umum cukup cepat				
2	Kepadatan jalan yang dilalui transportasi cukup lancar				

4. KESESUAIAN JAMINAN

No.	Pertanyaan	Alternatif Jawaban			
		STS	TS	S	SS
1	Tingkat kecelakaan rendah				
2	Tingkat kejahatan rendah				
3	Hanya menaikkan/menurunkan penumpang pada tempatnya				
4	Perlindungan terhadap cuaca				
5	Luas lantai yang cukup bagi penumpang yang berdiri				
6	Kapasitas angkut penumpang yang cukup banyak				

5. KESESUAIAN EMPATI

No.	Pertanyaan	Alternatif Jawaban			
		STS	TS	S	SS

1	Kemudahan dalam menaiki/menuruni kendaraan				
2	Tarif yang sesuai dengan keadaan ekonomi masyarakat				
3	Keberadaan sirkulasi udara yang cukup				

TERIMA KASIH ATAS WAKTU DAN PERHATIANNYA.

**KUESIONER PENELITIAN KONSEP MANAJEMEN TRANSPORTASI
UMUM SEBAGAI PENDUKUNG SEKTOR PARIWISATA DI KOTA
SURAKARTA**

Kepada Yth:

Bapak / Ibu Responden

Di tempat

Dengan hormat,

Dalam rangka memenuhi tugas tesis saya pada Program Magister Institut Teknologi Sepuluh Nopember Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, maka dengan segala kerendahan hati saya sangat menghargai tanggapan Bapak / Ibu terhadap beberapa pernyataan yang tersedia dalam kuesioner ini mengenai “Karakteristik Wisatawan di Kota Surakarta”.

Pengumpulan data ini semata-mata hanya akan digunakan untuk maksud penyusunan tesis dan akan dijamin kerahasiaannya. Kesediaan dan kerja sama yang Bapak / Ibu berikan dalam bentuk informasi yang benar dan lengkap akan sangat mendukung keberhasilan penelitian ini. Selain itu jawaban yang Bapak / Ibu berikan juga akan merupakan masukan yang sangat berharga bagi saya.

Akhir kata saya mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya atas bantuan dan kesediaan Bapak / Ibu yang telah meluangkan waktunya dalam pengisian kuesioner ini.

Hormat saya,

Rizky Arif Nugroho

V. PETUNJUK PENGISIAN

4. Mohon memberi tanda silang (X) pada jawaban yang Bapak/Ibu anggap paling sesuai dan mohon mengisi bagian yang membutuhkan jawaban tertulis.
5. Setelah mengisi kuesioner ini mohon Bapak/Ibu dapat memberikan kembali kepada yang menyerahkan kuesioner ini pertama kali.

VI. IDENTITAS RESPONDEN

Jenis Kelamin :

Usia :

Pekerjaan :

Tingkat Pendidikan :
Terakhir

Status Perkawinan :

Daerah Asal :
Wisatawan

VII. FISILOGIS WISATAWAN

1. Lama Kunjungan Di Kota Solo : a. <12 jam
b. 12-24 jam
c. >24 jam
2. Alokasi Anggaran Selama : a. Biaya Perjalanan d. Transportasi
Melakukan Kegiatan Wisata
b. Restoran e. Cenderamata
c. Penginapan f. Lain-Lain

VIII. BENTUK WISATA

1. Jumlah Peserta Kegiatan Wisata :
 - a. Satu Orang
 - b. Rombongan Keluarga
 - c. Rombongan Non Keluarga
2. Tujuan Melakukan Kegiatan Wisata :
 - a. Liburan
 - b. Pengenalan Lingkungan
 - c. Pendidikan
 - d. Keagamaan
 - e. Berburu Binatang
3. Penyelenggaraan Wisata :
 - a. Pribadi
 - b. Biro Perjalanan

IX. PREFERENSI MODA TRANSPORTASI

1. Moda Transportasi Yang Digunakan Saat Berkunjung Ke Objek Wisata :
 - a. BST
 - b. Sepeda motor
 - c. Mobil Pribadi
 - d. Lainnya, _____

2. Alasan Anda Memilih : _____
Menggunakan Moda _____
Transportasi Tersebut _____

3. Jika Anda Tidak Memilih Batik : _____
Solo Trans, Apakah Anda _____
Tertarik Mencoba Menggunakan _____
Batik Solo Trans Selama _____
Melakukan Kegiatan Wisata di _____
Kota Solo ? Jelaskan Alasannya.

X. TAMBAHAN

1. Dimanakah anda menginap selama melakukan kegiatan wisata di Kota Solo ?

Jawaban :

2. Objek wisata manakah yang paling menarik di Kota Solo menurut anda ?

Jelaskan alasannya.

Jawaban :

BIOGRAFI

DATA PRIBADI

	Nama	:	Rizky Arif Nugroho
	Tempat, Tanggal Lahir	:	Surakarta, 1 Desember 1989
	Agama	:	Islam
	Alamat Lengkap	:	Kampung Mertodranan RT 1/II, Kelurahan Pasar Kliwon, Kecamatan Pasar Kliwon, Surakarta
	Email	:	arifrizky89@gmail.com

LATAR BELAKANG PENDIDIKAN

FORMAL

1995-2001 : SD Yos Sudarso Padang
2001-2004 : SMP Negeri 7 Padang
2004-2007 : SMA Negeri 3 Surakarta
2007-2013 : Program Sarjana (S1) Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Sebelas
Maret Surakarta
2015- : Program Pasca Sarjana (S2) Manajemen Pembangunan Kota Institut Teknologi
sekarang Sepuluh Nopember Surabaya

PUBLIKASI ILMIAH

Universitas Sebelas Maret Surakarta

Judul Karya Tulis Ilmiah :

- Kesesuaian Antara Pengelolaan Sampah Mandiri Berbasis Masyarakat Dengan Konsep *Zero Waste* (Studi kasus : RW VI dan RW X Kelurahan Serengan).
- Model Pembiayaan Perbaikan Rumah Untuk Masyarakat Berpenghasilan Rendah (Disusun bersama Indra Maulana, ST dan Priska Kristi Prabandari).

Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya

Judul Karya Tulis Ilmiah :

- Analisis Tingkat Kepuasan Terhadap Akses Internet Gratis Pada Ruang Terbuka Umum Di Kota Surabaya (Disusun bersama Dr. Ir. Eko Budi Santoso, Lic.rer.reg).
- *Accessibility Level of Batik Solo Trans to Tourism in Surakarta City* (Disusun bersama Dr. Ir. Eko Budi Santoso, Lic.rer.reg dan Cahyono Susetyo, ST, MT, Ph.D)